1933
GRUDZIEŃ

№ 12

LOT POLSKI





ORGAN OFICJALNY L.O.P.P. i A.R.P.

1 ZŁ

WYDAWNICTWO LIGI OBRONY POWIETRZNEJ I PRZECIWGAZOWEJ

LOT POLSKI

ORGAN OFIC. L.O.P.P. I AEROKLUBU R. P.

MIESIĘCZNIK POŚWIECONY LOTNICTWU ORAZ ZAGADNIENIOM OBRONY POWIETRZNEJ I CHEMICZNO-GAZOWEJ

ROK WYDAWNICTWA XI

Redaktor: JÓZEF JUNGRAV

Komitet Redakcyjny „Lotu Polskiego": Przewodniczący radca *J. Reldzyński*, członkowie: inż. *Cz. Filipowicz*, inż. *K. Moniuszko*, poseł *J. Rudowski*, major pil. *A. Wojtyga*, red. mjr. obs. *Józef Jungrav*, por. *A. Zieliński*.

PRENUMERATA W KRAJU: Rocznie 10.—zł., półrocznie 6.—zł., Numer pojedyńczy 1 zł.
ABONAMENT ZAGRANICĄ: „ 10.—fr. szw., „ 6.—fr. szw., „ 1 fr. szw.

Za zmianę adresu liczy się 1 zł.

UWAGA: ZAMÓWIENIA PRZYJMUJE SIĘ TYLKO NA PRENUMERATĘ CAŁOROCZNĄ Z TYM JEDNAK ŻE NALEŻNOŚĆ MOŻE BYĆ UISZCZONA RÓWNIEŻ RATACH PÓŁROCZNYCH.

OGŁOSZENIA: Za milimetr szerokości 1 szp.: w tekście zł. 0.90, za tekstem zł. 0.60, komunikaty i opisy zł 1.50. Bilanse i tabele o 50% drożej. Ogłoszenia na okładce. na zewnętrznej stronie (tylko całostronicowe) zł 800, w dwóch kolorach o 50% drożej; na wewnętrznych stronach: cała strona zł. 600, pół strony zł. 300, ćwierć strony zł. 150. Rozmiar kolumny tekstowej i ogłoszeniowej: wysokość 260 mm., szerokość 185 mm. Układ 3 szpaltowy. Szerokość szpalty 60 mm. Za treść ogłoszeń Redakcja nie odpowiada.

Adres Redakcji i Administracji:

WARSZAWA, WIERZBOWA 9. Tel.: Red. i Adm. 562-20. Konto czekowe P. K. O. Nr. 7860.

REPREZENTACJE:

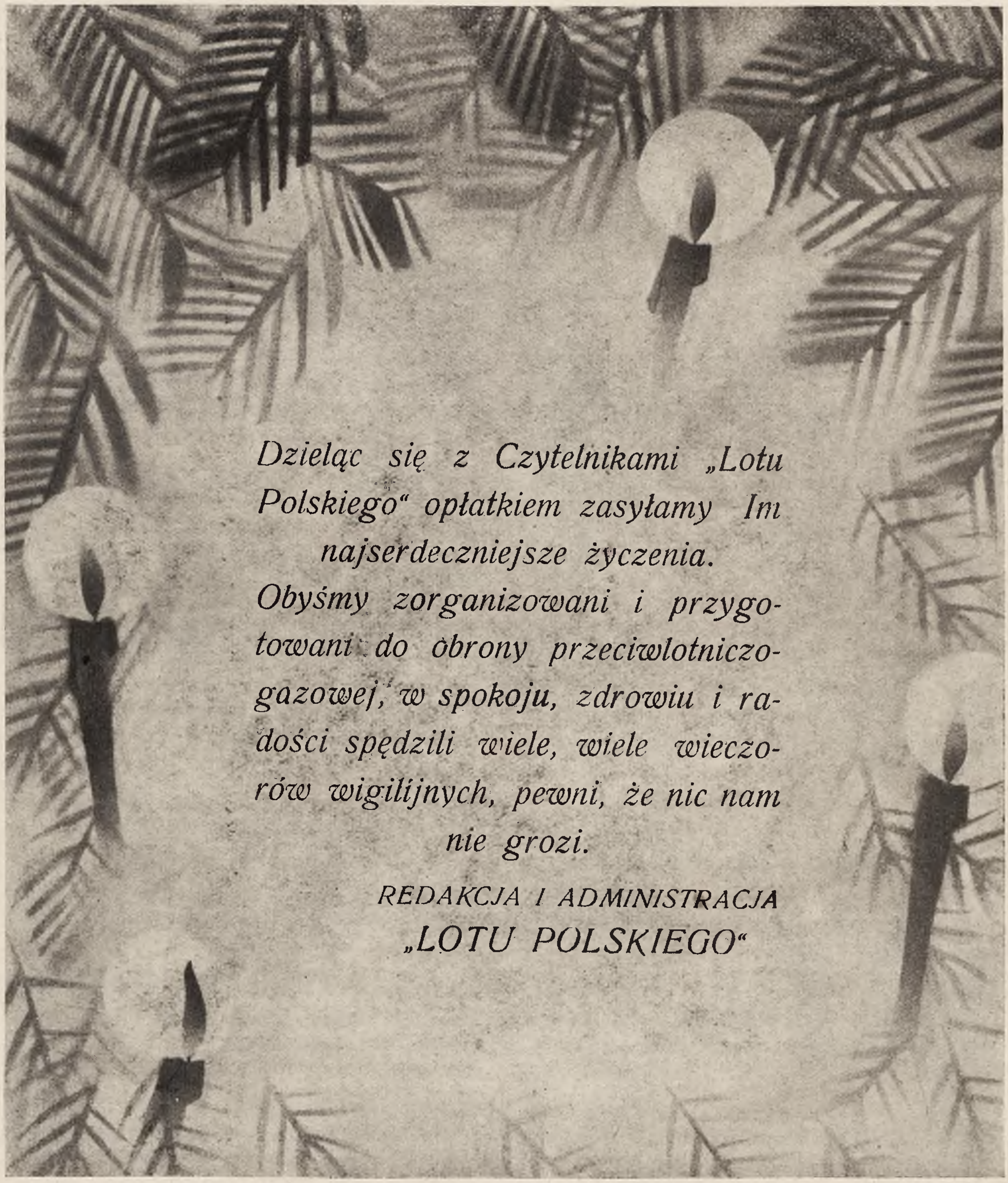
Zagranicą: FRANCJA: p. de Gavardie, Paris XVI, Rue Nicolo 65 bis. — NIEMCY: p. A. Schulhof. Berlin W. 15, Pfalzburgerstr. 83. — WŁOCHY: Comp. Nazionale Aeronautica, Roma, Galleria di Piazza Colonna.

Redaktor przyjmuje codziennie od godz. 12 do 13. **Rękopisów nie zwraca się**

LOT POLSKI

ORGAN LIGI OBRONY POWIETRZNEJ I PRZECIWGAZOWEJ // ORAZ AEROKLUBU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

MIESIĘCZNIK



„LOT POLSKI" W NOWEJ SZACIE

LOT I OBRONA PRZECIWLOTNICZO-GAZOWA POLSKI

Przez szereg lat społeczeństwo LOPP'owe przyzwyczaiło się do swojego organu prasowego, ukazującego się każdego miesiąca w miłej i sympatycznej szacie.

W okresie, kiedy fachowa literatura lotnicza była bardzo uboga, ograniczając się do nielicznych i nie zawsze udatnych wydawnictw i perjodyków, „Lot Polski" spełniał chlubnie swe zadanie, stając w pierwszym szeregu z pionierami wiedzy i propagandy lotniczej. Ten okres czasu jest już poza nami. Spełniliśmy swoje zadanie, dając społeczeństwu w treści i ilustracji „Lotu Polskiego" wszystko to, co go interesowało z dziedziny lotnictwa i techniki lotniczej, tak własnej, jak i obcej.

Z biegiem lat i z biegiem rozwoju lotnictwa w Polsce stojącego dziś na wyżynie Europejskiej, — luki wydawnicze zapełniły się nowemi czasopismami lotniczemi, przejmując automatycznie z rąk „Lotu Polskiego" poszczególne działy zagadnień, związanych z lotnictwem wojskowem i cywilnem. Z czasem zarysował się wyraźny podział w fachowej literaturze lotniczej. Mamy więc organ lotnictwa wojskowego, lotnictwa sportowego, techniki lotniczej i szereg drobnych wydawnictw, związanych ściśle z pewną grupą ludzi o określonym celu. (Medycyna lotnicza, Aerofotogrametrja, Biuletyny i Kwartalniki Techniczno-lotnicze i t. d.).

Dzięki rozwojowi fachowych wydawnictw lotniczych, „Lot Polski" stanął wobec nowych zadań, albowiem materjał fachowy ukazujący się w poszczególnych wydawnictwach uzupełnił braki na tem polu, wobec czego „Lot Polski" nie widział już potrzeby poruszania zagadnień fachowych, opracowywanych wyczerpująco przez innych.

Dopóki nie było tych wydawnictw musieliśmy na łamach naszego pisma opracowywać te tematy, z chwilą jednak, kiedy braki na tem polu zostały uzupełnione, zrezygnowaliśmy z dalszego prowadzenia zagadnień rozwiązywanych przez inne fachowe wydawnictwa, aby nie stwarzać niepotrzebnej i szkodliwej konkurencji.

Tak było przed tem, kiedy lotnictwo stawiało swe pierwsze kroki i kiedy sfera ludzi, interesujących się zagadnieniami lotniczemi obejmowała nieliczne jednostki. Dziś jest inaczej, — rozwijające się w szybkim tempie lotnictwo polskie zdobyło przebojem serca i umysły społeczeństwa z młodzieżą na czele. Wiadomości o lotnictwie przestały być „magją" dostępną jedynie dla nielicznych wtajemniczonych. Dziś młody chłopiec więcej wie o lotnictwie, o jego znaczeniu i rozwoju, od inteligentnego starszego pana, z przed paru lat.

Z fachowych wydawnictw zaczęło lotnictwo przeciekać w mniej, lub więcej udatnej formie popularnej, na łamy prasy codziennej. Stało się koniecznością dnia i chwili. Tego żądał czytelnik i do tego musiała się prasa dostosować.

„Lot Polski" zrozumiał to doskonale, ale pewne trudności natury finansowej i organizacyjnej nie zezwoliły na wcześniejsze zrealizowanie popularyzacji lotnictwa. Szliśmy do tego powoli, ale pewnie, — dlatego dziś mając pełne poparcie i aprobatę Zarządu Głównego i Rady Głównej, postanowiliśmy zmienić oblicze organu oficjalnego L. O. P. P., dostosowując się do nowych wymagań i zadań.

Naszem naczelnem zadaniem będzie dać społeczeństwu, w popularnej formie, wszystko to, co go będzie interesować **z dziedziny lotnictwa, obrony przeciwlotniczej i przeciwgazowej.** Pragniemy na tej drodze przeprowadzić celową akcję uświadamiającą, dążąc stale do wytkniętego celu, który sobie L. O. P. P. postawił.

Udział nasz w tej pracy ograniczy się może do skromniejszej roli, nie mniej jednak bardzo ważnej, albowiem przez propagandę i uświadomienie dążyć będziemy do przygotowania ludności do obrony na wypadek wojny.

Nie zapominajmy, że L. O. P. P. liczy dziś ponad miljon członków, którym trzeba będzie w przystępnej i ładnej formie podać do wiadomości wszystko to, co stanowi o zadaniach i celach tej największej w Polsce organizacji.

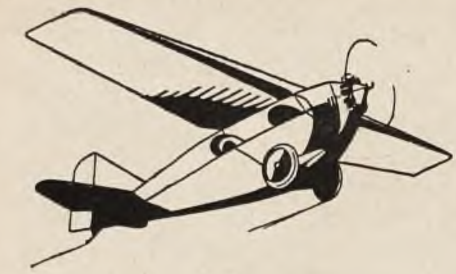
Przechodząc z nowym rokiem na popularny i tani dwutygodnik, mamy niepłonną nadzieję, że potrafimy treścią i ilustracją swego wydawnictwa zapełnić braki panujące w tej dziedzinie na rynku czytelniczym, a z drugiej strony wypełnić zadania oficjalnego organu L. O. P. P.

Na łamach naszego pisma znajdzie czytelnik wszystkie najświeższe wiadomości krajowe i zagraniczne z dziedziny lotnictwa i obrony przeciwlotniczo-gazowej, oraz z życia i pracy L. O. P. P.'u. Specjalną uwagę poświęcimy młodzieży, przeznaczając jej oddzielny dodatek, w którym młodzi następcy naszych asów powietrznych znajdą wszystko to, co zajmuje, bawi, uświadamia i kształci umysły dzisiejszej młodzieży. Dla uprzyjemnienia czytelnikowi naszego czasopisma postaramy się umieszczać, oprócz rzeczy poważnych, lekką strawę literacką, łączącą się z tematami lotniczemi i obrony przeciwlotniczej. Dział graficzny uzupełni szatę zewnętrzną pisma pod względem popularno-fachowym i artystycznym.

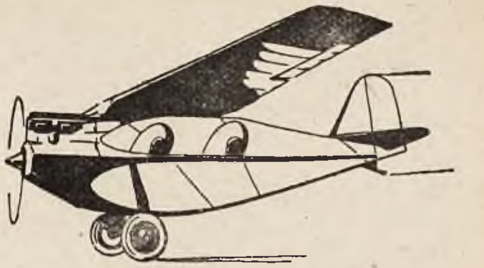
Stary i zasłużony „Lot Polski" przekazując swemu następcy nowe zadania, apeluje do wszystkich swych prenumeratorów, aby odnieśli się do nowego wydawnictwa z równem zaufaniem i sympatją.

Z nowem wydawnictwem i nowym rokiem idziemy w społeczeństwo, z pełną wiarą i przekonaniem, wypełniając w ten sposób potrzeby chwili w dziedzinie popularnego wydawnictwa, mającego za cel informowanie społeczeństwa o lotnictwie i obronie przeciwlotniczo-gazowej kraju.

aw.



ROK 1933 W LOTNICTWIE POLSKIEM



OD REDAKCJI.

Mija rok 1933. Dla Polski rok ten jest ogniwem w łańcuchu twórczego i nieustającego wysiłku społeczeństwa, zespolonego pod hasłem, rzuconem dziesięć lat temu przez L. O. P. P., głoszącem Polakom, że lotnictwo to silna Polska. Nie brakło lotnictwu naszemu objawów tej siły w r. 1933 tak, jak nie brakowało ich w latach ubiegłych. Nie było ich dużo, tyle tylko, na ile nas stać. Ale w istocie swej były dowodem, że wolą jednostek i ogółu ogarniamy coraz to nowsze i szersze dziedziny, że duch lotniczy w narodzie rozrasta się i krzepnie. Jak w roku zeszłym, tak i w tym, daliśmy niejednokrotnie znać, że Polska lotnicza żyje że pragnie i może dotrzymać kroku innym w światowym wyścigu kultury. Wiemy, że daleka jeszcze przed nami droga. Niech więc rzut oka na dorobek lotniczy kończącego się roku będzie dla nas pokrzepieniem w wytrwałej pracy i w trudach, które niesie Nowy Rok.

I.

LOTNICTWO TURYSTYCZNE.

W dziedzinie turystyki lotniczej mamy do zanotowania niezwykle ożywioną działalność, obejmującą aż 12 imprez, w tej liczbie 7 krajowych i 5 zagranicznych, z których jedna zakończyła się pobiciem przez pilota polskiego rekordu światowego. Ujęte w porządku chronologicznym, były one następujące:

1. *Zawody algiersko - marokańskie,* zorganizowane przez Związek Aeroklubów Afryki Północnej, odbyły się w pierwszej połowie kwietnia. Zawodnicy polscy w osobach kpt. R. Hirschbandta i ppłk. B. Kwiecińskiego, wzięli udział w głównej próbie. t. j. w raidzie na przestrzeni około 3 500 km., którego trasa prowadziła przez okolice górzyste lub pustynne. Raid zakończył się zwycięstwem naszej załogi, która zdobyła t. zw. „puhar cudzoziemców". W drodze do Afryki i z powrotem, lotnicy nasi przebyli przestrzeń 11.000 km. Jest to najdłuższy raid polskiego samolotu turystycznego, przyczem podkreślić należy, że odbył on się w ciężkich i nieznanych załodze warunkach terenowych i atmosferycznych.

2. *Raid bałkański* odbył się w drugiej połowie kwietnia i miał na celu wzięcie udziału w uroczystości lotniczej w Sofji, którą nazwano „dniem lotniczym polsko-bułgarskim". Drużyna polska, której przewodniczył dyrektor departamentu lotnictwa cywilnego, Min. Kom. ppłk. Filipowicz zademonstrowała Bułgarom samoloty konstrukcji polskiej „Lublin 2 XIII", PWS — 12, PZL — XIX i RWD — 5 i nawiązała serdeczny kontakt z bratnim narodem słowiańskim.

3. *Atlantyk Południowy.* Dnia 7 maja o godz. 23 według czasu Greenwich, kpt. Stanisław Skarżyński wystartował w St. Louis w Senegalu na samolocie RWD — 5 bis z silnikiem Gipsy III 135 KM, do lotu przez Atlantyk Płdn. Dn. 8 maja o g. 18.30 wylądował kpt. Skarżyński w Maceio, przebywszy bez lądowania



przestrzeń 3 650 km. i ustalając jednocześnie rekord międzynarodowy w danej kategorji samolotów jednomiejscowych turystycznych. Samolot wagi niespełna 450 kg., był zarazem najmniejszym i najlżejszym z tych, które dotychczas przeleciały Atlantyk. Swoim śmiałym wyczynem rozsławił kpt. Skarżyński imię Polski w całym świecie.

4. *Międzynarodowe Zawody Alpejskie,* zorganizowane przez Aeroklub Austrjacki, odbyły się w drugiej połowie maja. W konkurencji, polegającej na zlocie gwiaździstym, pierwsze miejsce zajął kpt. J. Bajan drugie kpt P. Dudziński na samolotach PZL XIX. Zawodnicy nasi przebyli w ciągu 2 dni przestrzeń 4063 km. na trasie Warszawa — Charków — Leningrad — Lwów — Wiedeń. W próbie szybkości najwyższą punktację zdobył kpt. Dudziński.

5. *II Międzynarodowy Meeting Lotniczy w Warszawie,* zorganizowany przez Aeroklub Warszawski, odbył się pod koniec maja w obecności Pana Prezydenta Rzeczypospolitej, przy udziale zawodników krajowych i zagranicznych (Belgja, Czechosłowacja i Włochy). Zawody poprowadzone oddzielnie w konkurencji krajowej i zagranicznej, urozmaicone licznemi pokazami i akrobacją zespołową, wykazały wysoką klasę pilotów. W czasie meetingu zademonstrowano po raz pierwszy u nas start i holowanie jednoczesne 3 szybowców przez 1 samolot.

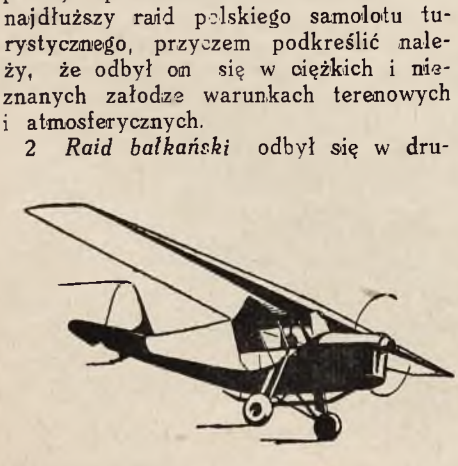
6. *I Lot północno-zachodniej Polski* zorganizował Aeroklub Poznański w pierwszych dniach czerwca. Program obejmował lot sztafetowy jako próbę orjentacji wyścig i próbę regularności na przestrzeni około 700 km. Pierwsze miejsca przy udziale 5 aeroklubów zajęli zawodnicy Aeroklubu Poznańskiego.

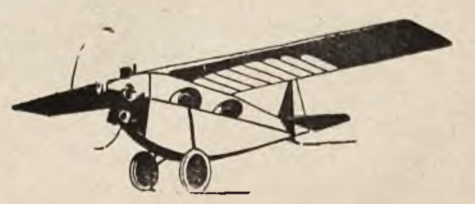
7. *V Lot południowo zachodniej Polski im. kpt. Franciszka Żwirki,* zorganizowany przez Aeroklub Krakowski, odbył się w pierwszej połowie czerwca. Zawody obejmowały próby startu i lądowania oraz próbę regularności lotu podczas dwudniowego raidu. Pierwsze miejsce na 9 zawodników uzyskał pilot Aeroklubu Krakowskiego Wiktor Chałupnik, drugie miejsce por. Pronaszko na RWD 5 z Aeroklubu Warszawskiego.

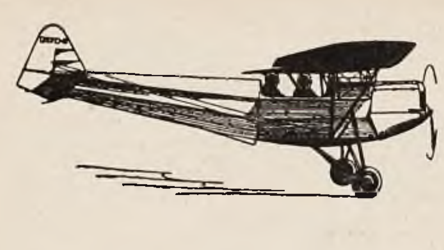
8. *Lot północno - wschodniej Polski* zorganizował Aeroklub Wileński w dniach 1 i 2 lipca. Program obejmował trzy próby: zlot próbę regularności lotu w locie okrężnym nad Wileńszczyzną oraz sztafetę kombinowaną. Dla celów propagandowych włączono do imprezy pokazy akrobacji i loty szybowcowe. W zawodach brali udział przedstawiciele siedmiu aeroklubów.

9. *XXI Zawody Międzynarodowe Balonów Wolnych o puhar Gordon-Bennett'a.* Dnia 2 września wystartowała załoga balonu „Kościuszko" w osobach kpt. Hynka i por. Burzyńskiego, z lotniska w Chicago do lotu który trwał 39 godzin, 32 minuty, zdobywając pierwsze miejsce w zawodach na 5 państw startujących i okrywając sport polski światową sławą.

10. *V krajowy lotniczy konkurs turystyczny,* zorganizowany przez A. R. P. kosztem L. O. P. P., odbył się w czasie 2 — 10 września pod znakiem konkurencji załóg przy wyeliminowaniu znaczenia różnych zalet poszczególnych typów samolotów. Program obejmował: próbę lądowania lot orjentacyjny, lot na trójkątnej bazie pomiarowej i próbę regularności w locie okrężnym na przestrzeni 3.600 km. W zawodach wzięło udział 26 pilotów (w tem 2 pilotki), reprezentujących prawie wszystkie aerokluby; ukończyło zawody 19 zawodników. Pierwsze miejsce zdobył por. M. Pronaszko z Aeroklubu Warszawskiego na RWD 5 drugie A. Szarek z Aeroklubu Lwowskiego na RWD 8, trzecie inż.





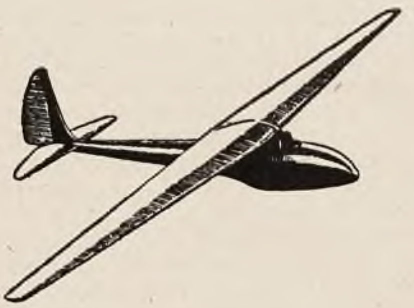


J. Drzewiecki z Aeroklubu Warszawskiego na RWD 7.

11. *VI krajowe zawody balonów wolnych.* Do zawodów o puhar im. płk. Wańkowicza stanęło 7 balonów. Start odbył się w Jabłonnie dnia 25 września. Pierwsze miejsce zdobył por. Zakrzewski, przebywszy przestrzeń 121,8 km. w czasie 4 godz. 20 min.

12. *II Meeting lotniczy we Lwowie,* zorganizowany przez miejscowy aeroklub, odbył się pod koniec września, przy udziale 9 zawodników. Program obejmował: zlot, próbę punktualności przybycia i wyścig. Podczas zawodów po raz pierwszy zademonstrowano w Polsce akrobację na szybowcu.

W roku obecnym zastosowano w gronie turystycznym po raz pierwszy samolot szkolny RWD 8 nadający się nie tylko do treningu, ale i do turystyki krótkodystansowej. Samolot RWD 5, dzięki pomysłowej przeróbce, przystosowano do turystyki długodystansowej, osiągając tą drogą znaczne wartości wyczynowe tego typu maszyny.



II. SZYBOWNICTWO.

Rok bieżący zaznaczył się bardzo silnym rozwojem sportu szybowcowego pod względem organizacyjnym i poważnym skokiem naprzód w dziedzinie wyczynowej. W maju przeleciał pilot Baranowski z Aeroklubu Lwowskiego przestrzeń 27.3 km W kilka dni później dokonał por. Czarkowski-Golejewski na szybowcu „Komar" przelotu Bezmiechowa-Turka, pokrywając w linji prostej przestrzeń 44,8 km. Tego samego dnia kpt. Łukasiewicz ustanawia rekord polski długotrwałości w czasie 10 godzin 15 sek. na szybowcu SG — 21 „Lwów", osiągając wysokość 1650 m. nad startem. Pod koniec czerwca rekord ten poprawia Baranowski lotem, trwającym 10 godzin 48 minut. Dnia 19 lipca pilot P. Mynarski z Aeroklubu Lwowskiego przelatuje na szybowcu OW — V przestrzeń 84.2 km., odczepiwszy się na wysokości 600 m. od holującego samolotu. Ten sam pilot pobił dnia 30 października rekord długotrwałości lotu Baranowskiego, uzyskując czas 11 godzin 58 minut.

Postęp w konstrukcji szybowcowej polega w pierwszym rzędzie na wybudowaniu szybowców treningowych, służących do szkolenia w okresie po opanowaniu szybowca szkolnego i przed rozpoczęciem nauki na szybowcu wyczynowym. Są to szybowce ITS 2, zbudowane przez Instytut Techniki Szybownictwa i „Komar" wyprodukowany przez Warsztaty Szybowcowe w Warszawie.

Ponadto wybudowano 3 nowe, wysokowartościowe szybowce wyczynowe: CW—V bis, konstrukcji inż. W. Czerwińskiego i SG 28 bis oraz SG 21, konstrukcji inż. S. Grzeszczyka.

III. LOTNICTWO KOMUNIKACYJNE.

Podobnie jak w latach ubiegłych, tak i w r. 1933, polskie samoloty komunikacyjne kursowały z wysoką regularnością i zupełnem bezpieczeństwem.

Tę cechę charakterystyczną naszej komunikacji powietrznej wysunąć należy niewątpliwie na plan pierwszy, gdyż streszcza ona w sobie niezawodnie fakt, że P. L. L. „Lot", zarówno pod względem doboru pracowników, jak i sprzętu lotniczego, stoją na wysokości zadania, dając społeczeństwu komunikację regularną i zupełnie bezpieczną.

Pod względem rozszerzenia sieci naszej komunikacji powietrznej, r. 1933 nie przyniósł zmian, gdyż utrzymywano tylko te wszystkie połączenia, które czynne były już w r. 1932. W roku bieżącym jednak zapoczątkowano poważne pertraktacje oficjalne na temat uruchomienia komunikacji lotniczej między Polską a Z. S. R. R., która spodziewać się należy, uruchomiona zostanie w roku przyszłym, pociągając za sobą prawdopodobnie również otwarcie nowego połączenia lotniczego na zachód.

W poszczególnych okresach r. 1933, P. L. L. „Lot" utrzymywały komunikację samolotową na szlakach następujących:

W okresie zimy i wiosny:
Warszawa — Bydgoszcz — Gdańsk — Gdynia;
Warszawa — Poznań;
Warszawa — Katowice;





Warszawa — Wilno;
Warszawa — Kraków — Katowice — Brno — Wiedeń;
Warszawa — Lwów — Czerniowce — Bukareszt.

Od 15-go kwietnia r. b. do linji powyższych przybyły: Ryga — Talin i Bukareszt — Sofja — Saloniki, które były obsługiwane aż do 15-go października r. b.

W okresie letnim, t. j. od 1-go maja, wprowadzono na głównych linjach, po raz pierwszy w dziejach naszej komunikacji powietrznej, obsługę codzienną, nie wyłączając niedziel. Inowacja ta ma doniosłe znaczenie, gdyż nadała naszej komunikacji samolotowej charakter codziennej ciągłości, bez żadnych przerw, zrównywując ją pod tym względem z innemi nowoczesnemi środkami lokomocji.

Poza tem z wiosną b. r., uzgodniono rozkłady lotów P. L. L. „Lot" z rozkładami zagranicznych przedsiębiorstw komunikacji powietrznej, dzięki czemu w lecie b. r. uzyskano połączenia w ciągu jednego dnia z Warszawy do Aten, Genewy, Helsinek, Leningradu, Monachjum, Londynu, Rzymu, Stambułu, Wenecji i t. d., i t. d., nie mówiąc naturalnie o połączeniach krótszych, jak do Berlina, Belgradu, Budapesztu i t. d.

W okresie jesiennym i zimowym, podobnie jak w latach ubiegłych, ze względów budżetowych, ruch ograniczono i obecnie czynne są tylko linje między Warszawą a Gdańskiem — Gdynią, Warszawą a Poznaniem, Warszawą a Katowicami, Warszawą a Krakowem, Brnem i Wiedniem, Krakowem a Katowicami, Warszawą a Lwowem, Czerniowcami i Bukaresztem, przyczem na linjach Warszawa — Kraków i Warszawa — Lwów utrzymano komunikację codzienną, nie wyłączając niedziel.



Pod względem eksploatacyjnym r. 1933 był znacznie lepszym od lat poprzednich, a cyfry statystyczne przewozu za pierwsze dziesięć miesięcy r. 1933, w porównaniu z temi samemi miesiącami r. 1932 przedstawiały się jak następuje:

Samoloty P. L. L. „Lot" przewiozły:

	1.I-31.X 1932	1.I-31.X 1933
pasażerów	10 179	14.925
bagaży, towarów, poczty i gazet	321.139 kg	337.912 kg

Cyfry powyższe, które wskazują na znaczny wzrost zarówno ilości przewiezionych pasażerów, jak i towarów, świadczą dodatnio o popularności, którą zdobywa sobie nasza komunikacja powietrzna. Nadmienić się godzi, że liczba





Fot. 1. Gorącym zwolennikiem komunikacji powietrznej jest p. Prezes Rady Ministrów, Janusz Jędrzejewicz. W r. 1933 odbył on samolotami P. L. L. „LOT" szereg podróży, m. in. do Bukaresztu, Gdyni i Poznania. Fotografja przedstawia p. Premjera przed podróżą do Bukaresztu. Fot. 2. Samolotami P. L. L. „LOT" chętnie posługuje się korpus dyplomatyczny, akredytowany przy Rządzie R. P. Dnia 1 lipca 1933 odbył podróż samolotem P. L. L. „LOT" z Warszawy do Gdyni J. E. Poseł Pełnomocny i Minister Nadzwyczajny Król. Szwecji Einar Hennings. Fotografja przedstawia p. Ministra w towarzystwie attaché wojskowego Król. Szwecji w Warszawie, mjr. de Lavalle, konsula honorowego Król. Szwecji na Gdynię, inż. N. B. Korzona, oraz reprezentanta P. L. L. „LOT" na Gdańsk i Gdynię, inż. Ruśkiewicza. W dali widoczne lotnisko w Gdyni i samolot typu „P. W. S. 24", którym podróż została odbyta.

osób, przewiezionych samolotami w ciągu 10-ciu miesięcy b. r., przekroczyła już cyfrę pasażerów, przewiezionych w ciągu całego roku 1932.

W dziedzinie zaopatrywania w sprzęt lotniczy, r. 1933 przyniósł do P. L. L „Lot" wprowadzenie dalszych ilości samolotów P. W. S. 24, budowanych w wytwórni samolotów w Białej Podlaskiej, co zezwoliło na dalsze stopniowe wycofywanie starych samolotów zagranicznych. Poza tem P. L. L. „Lot" przeprowadziły w roku bieżącym poważne studja nad t. zw. „lotami ślepemi", które pozwolą na osiągnięcie większej regularności. Rezultaty tych żmudnych prac widoczne będą naturalnie dopiero w przyszłości.

Dla pilotów P. L. L. „Lot" r. 1933 przyniósł trzy dalsze jubileusze pół miljona kilometrów, przebytych w służbie polskich pilotów komunikacyjnych. Jubileusze te obchodzili w roku bieżącym pp.: Klisz, Jakubowski i Pecho, powiększając grono polskich „miljonerów powietrznych", którzy już w latach ubiegłych tę ogromną cyfrę przelecianych kilometrów osiągnęli, do dwunastu.

Opisując pracę P. L. L. „Lot" za r. b., nie można również pominąć daty 1-go listopada, w którym to dniu przeniesiono starty i lądowania samolotów komunikacyjnych w Warszawie ze starego i prymitywnego lotniska w Mokotowie do portu lotniczego na Okęciu, wyposażonego we wszystkie najbardziej nowoczesne urządzenia i instalacje, a zbudowanego przez Departament Lotnictwa Cywilnego Ministerstwa Komunikacji. W związku z tem przeniesieniem, P. L. L. „Lot", pragnąc swoim pasażerom jak najbardziej ułatwić korzystanie z komunikacji powietrznej, wprowadziły bezpłatny dowóz autobusami ze śródmieścia (z przed hotelu Polonia, w Al. Jerozolimskich) do portu lotniczego i z powrotem.

Charakteryzując ogólnie działalność P. L. L. „Lot" za rok bieżący, należy stwierdzić, iż rok ten nietylko ugruntował organizację naszej komunikacji lotniczej, ale również znakomicie posunął ją naprzód.



P. L. L. „LOT" wprowadziły w r. 1933 na swe linje szereg samolotów konstrukcji polskiej „P. W. S. 24" wykonanych przez wytwórnię samolotów w Białej Podlaskiej.

LOTNICY POLSCY W MOSKWIE

(Rozmowa naszego współpracownika z członkiem polskiej ekipy, która powróciła z Rosji sowieckiej)

Bodaj to być lotnikiem! Ledwo zdążyli wrócić z krainy winogronami i winem płynącej — Rumunji, a już polecieli do jednego z najciekawszych dla europejczyka państw — Rosji sowieckiej.

Podobnie, jak lot rumuński, był lot do Rosji rewizytą przedstawicieli wojskowego lotnictwa polskiego, złożoną dowódcy wojskowego lotnictwa Z. S. S. R. Ałksnisowi, jako rewanż za odwiedziny wojskowych lotników rosyjskich, którzy bawili w Warszawie w roku bieżącym.

Ekipa polska składała się z pięciu „erów", t. j. samolotów „Lublin RXIII", konstrukcji inż. Rudlickiego, produkcji fabryki Plage i Laśkiewicz w Lublinie. Są to dwumiejscowe płatowce wyposażone w silniki Whirl-Wright 220 K. M. (silniki również krajowe, wyrobu „Skody"). Płatowce były pilotowane przez płk. Rayskiego, mjr. Stachonia, kpt. Niedźwieckiego, kpt. Kępińskiego i st. sierż. Balcera. Poza tem niosły mjr. Szczekowskiego, kpt. Krasińskiego, starsz. majstrów wojsk. Kłosinka, Gerlickiego i Kaczmarczyka.

O szczegółach tej ciekawej „wycieczki" opowiada czytelnikom „Lotu Polskiego" jeden z jej uczestników.

* * *

„Mieliśmy wystartować dn. 3 listopada o godz. 9 rano, ale pogoda była tak fatalna, żeśmy już zwątpili, czy uda się nam tego dnia wylecieć. Nic też dziwnego, że gdyśmy wreszcie zdecydowali w ostatniej niemal chwili, że start nastąpi o godz. 12 min. 30, to na lotnisku nie było już wcale odprowadzających. Pogoda była w dalszym ciągu marna i o godz. 14 min. 30 wylądowaliśmy w Lidzie przy bardzo silnym deszczu i mgle.

Nazajutrz niewiele się zmieniło. Projektowaliśmy start na 7 rano, a do ósmej czekaliśmy, wśród mgieł i przejściowych deszczów, na komunikat meteorologiczny. Wreszcie o 8 min. 10 startujemy. Wskutek gęstej mgły kilkakrotnie wracamy i sprawdzamy drogę, aby trafić na bramę wlotową między Polską i Z. S. S. R."

„Brama wlotowa? A cóż to takiego?" pytam, nie rozumiejąc.

„Każde państwo posiada taką bramę, t. zn. odcinek swojej granicy, na którym, a właściwie nad którym, wolno granicę tego państwa przekraczać drogą powietrzną. Jest to konieczne, ze względu na kontrolę przylatujących do danego państwa płatowców. W danym wypadku chodziło o odcinek Mogilno — Bobownia. Odnaleźliśmy tę bramę i o godz. 10 min. 30 lądowaliśmy w Mińsku, wprowadzając pierwsze polskie płatowce na lotnisko sowieckiej Rosji. Mimo fatalnej pogody oczekiwał nas na lotnisku konsul generalny Rzeczypospolitej, pan Bohdan Jałowiecki, oraz przedstawiciele lokalnych władz wojskowych. Po przywitaniu, pojechaliśmy do konsulatu na śniadanie.

Pogoda pogarszała się wciąż, a komunikat meteorol. nie przewidywał polepszenia na trasie lotu, wskutek czego pułk. Rayski postanowił odłożyć lot do Moskwy do następnego poranka.

Ponieważ było jeszcze dość wcześnie, przeto udało się nam obejrzeć miasto i złożyć wizytę komendantowi garnizonu mińskiego, który nas przyjmował bardzo mile. Równocześnie otrzymaliśmy depeszę od dowódcy lotnictwa Z. S. S. R. Ałksnisa, w której wyrażał wielką radość z powodu goszczenia delegacji polskiego lotnictwa wojskowego na terenie Z. S. S. R.

O dziewiątej wieczorem byliśmy na obiedzie u prezesa mińskiej rady miejskiej Kopaniewskiego. Nastrój był bardzo serdeczny, przemawiali przedstawiciele władz wojskowych i cywilnych, podkreślając zgodnie potrzebę zbliżenia obu sąsiadujących z sobą państw i wyrażając radość z już dokonanego zacieśnienia węzłów przyjaźni. O jedenastej nadeszła druga depesza od Ałksnisa. Prosił nas usilnie, abyśmy zrezygnowali z lotu w tak nieprzychylnych warunkach atmosferycznych i dalszą drogę do Moskwy byli w wagonie, który specjalnie na ten użytek został przez niego wysłany. Dodawał, że bardzo mu zależy na obecności delegacji wojska polskiego w Moskwie, w czasie święta rewolucji i defilady. Decyzję odłożył pułk. Rayski do następnego poranka.

Następnego dnia byliśmy już o godzinie piątej rano na lotnisku. Wskutek mgły było tak ciemno, że auta musiały zapalić reflektory. Oczywiście, o odlocie mowy być nie mogło. Wprawdzie rozjaśniło się trochę o dwunastej, ale tuż za miastem była wciąż jeszcze mgła do samej ziemi.

Nie mając innego wyjścia, pojechaliśmy do Moskwy pociągiem, w towarzystwie kilku wyższych sowieckich dostojników wojskowych.

W Moskwie przyjęto nas niezwykle uroczyście. Bataljon „szkoły specjalistów lotniczych" pełnił wartę honorową na peronie. W chwili zatrzymania się pociągu dwie orkiestry odegrały hymny: polski i sowiecki. Dowódca lotnictwa wojskowego Z. S. S. R. Ałksnis witał nas przy wyjściu z wagonu, poczem pozwolił nam tylko krótko wypocząć w hotelu Metropol, gdyż bezpośrednio potem podejmował nas w pałacu komisarjatu ludowego spraw zagranicznych (odpowiada naszemu M. S. Z.), gdzie zgromadziło się kilkunastu wyższych dostojników z pośród wojskowych i z dygnitarzy wymienionego komisarjatu ludowego. Nastrój był wybitnie serdeczny, a nawet przyjacielski. Krótkie przemówienia wygłosili pułk. Rayski i Ałksnis.

Dzień 7 października, jako rocznica rewolucji jest obchodzony w Moskwie nader uroczyście. Na całym placu przed Kremlem, to jest na t. zw. Krasnej Płoszczadi (mniej więcej rozmiaru placu Marsz. Piłsudskiego w Warszawie) i na wszystkich ulicach przyległych pełno było wojska, które miało wziąć udział w rewji. Rząd sowiecki, w pełnym składzie z Kalininem i Stalinem na czele, umieścił się na tarasie ogromnego, blokowego mauzoleum Lenina. Naczelnego wodza armji sowieckiej, Woroszyłowa, zastępował Tuchaczewskij, który stał na osobnem wzniesieniu.

Przybyliśmy na rewję o godzinie 9 min. 30 i zajęliśmy wyznaczone miejsce przed mauzoleum Lenina, po prawej stronie trybuny Tuchaczewskiego.

Trybuny, otaczające mury Kremla, były dosłownie oblepione publicznością. Jednakże, mimo tak wielkich tłumów, porządek był idealny.



Powitanie polskich lotników w Moskwie.



D-ca lotnictwa Z. S. S. R. Ałksnis rozmawia z płk. Rayskim.




Na lotnisku Chodynka pod Moskwą.

Uroczystość zainaugurował Kalinin, wygłaszając przemówienie, w którem podkreślił rezultaty, osiągnięte przez Z. S. S. R. w dziedzinie przemysłu i rolnictwa. Równocześnie wskazywał na to, że armja stale potężnieje, wciąż modernizuje sprzęt i podnosi poziom wyszkolenia. Wagę przemówienia zaakcentowały salwy armatnie i hymn sowiecki, odegrany przez orkiestry, zebrane na placu. Dość ciekawe jest, że grało tysiąc pięćset osób odrazu!

Potem nastąpiła najciekawsza dla nas część uroczystości — defilada wojska. Niestety, z powodu złych warunków atmosferycznych lotnictwo nie brało udziału w defiladzie. Ale i bez tego wypadła ona imponująco i była zorganizowana wzorowo, chociaż trwała całe trzy godziny. Po rewji zastępca wodza naczelnego Tuchaczewskij podszedł do nas i zaczął się z nami witać. Publiczność z trybun zareagowała oklaskami na ten widomy dowód przyjaźni

Wieczorem byliśmy wszyscy u Kalinina, na uroczystem przyjęciu, wydanem dla korpusu dyplomatycznego z okazji święta rewolucji. Zarówno członkowie rządu, jak i wyżsi dostojnicy wojskowi starali sią na każdym kroku zaznaczyć jak najmocniej swą uprzejmość i gościnność. Nic więc dziwnego, że w tak miłym nastroju spędziliśmy przyjemnie czas do godziny czwartej nad ranem.

Następne dni naszego pobytu w Moskwie poświęciliśmy na zwiedzanie różnych rzeczy godnych widzenia.

Z objektów artystycznych zwiedziliśmy Kreml, który jest jednem wielkiem muzeum przeszłości Rosji i posiada mnóstwo bezcennych pamiątek historycznych. Byliśmy również w Teatrze Wielkim, na operze, przyczem nie pozbawione historycznej ironji losu jest to, że my, Polacy siedzieliśmy w loży, z której dawniej przyglądał się przedstawieniom car rosyjski.

Znacznie ciekawsze jednak były urządzenia techniczne i wojskowe, które nam pokazywano.

Muzeum lotniczo gazowe posiada bardzo przystępnie i poglądowo przedstawioną historję lotnictwa od najdawniejszych czasów. Również godny uwagi jest eksponat, przedstawiający organizację O. P. L. miasta, napad lotniczy, akcję ratowniczą, a wszystko przy pomocy sygnałów dźwiękowych i świetlnych.

Instytucją, odpowiadającą naszej L. O. P. P. jest *Osoawjachim*, którego centralną szkołę obejrzeliśmy. Szkoła ta kształci młodzież płci obojga, od lat 16 do 20, w pilotażu, szybowcowym, a także w początkach pilotażu motorowego. Słuchaczy jest ponad 200. Szczególną uwagę zwraca się na wychowanie fizyczne i przysposobienie wojskowe, gdyż zadaniem ich w przyszłości jest praca instruktorska.

Wojskowa Akademja Techniczna Lotnictwa, po której nas oprowadzał rektor Chorkow, szkoli rocznie około 150 inżynierów-konstruktorów lotniczych. Studja trwają 4 lata i można je odbywać na wydziałach: płatowcowym, silnikowym, elektrycznym i radjowym, nawigacyjnym i eksploatacyjnym. Wszystkie one są bogato wyposażone w najnowsze urządzenia naukowe.

Naukowemi zagadnieniami lotnictwa zajmuje się *Centralny Instytut Aerohydrodynamiczny*, którego dyrektor Charłamow objaśniał nam urządzenia, pozwalające na prace czysto teoretyczne. Instytut posiada własne, wielkie biuro konstrukcyjne, w którem buduje się prototypy samolotów. Biuro to jest prowadzone przez znanego w szerokich sferach fachowców lotniczych inż. Tupolewa. Zatrudnianie przez instytut 5.000 ludzi (w tem 1.000 inżynierów) i łożenie wielkich kosztów na urządzenia naukowe, pozwalające rozwiązywać najnowsze zagadnienia konstrukcyjne, dowodzą, że rząd przypisuje wielką wagę rozwojowi lotnictwa.

Fabryka samochodów „A. M. O." robi wrażenie zakładów Forda na małą skalę. Maszyny i urządzenia są zbudowane według najnowszych, amerykańskich wzorów. Na taśmie montażowej zjawia się co 3 *minut jeden samochód.*

Całkowite zmontowanie samochodu trwa trzy i pół godziny. Fabryka ta zatrudnia 25 tysięcy robotników, produkując seryjne ciężarowe wozy (2½ tonnowe) według amerykańskiej licencji. W ciągu lat ubiegłych (1932 i 33) wyprodukowano tu 36 tysięcy samochodów, a w ciągu roku 1934 ma wynieść 25 tysięcy wozów.

Fabryka samolotów Nr. 22 zatrudnia 9.000 robotników i produkuje seryjnie wielkie płatowce bombardujące „T. B.-3" konstrukcji metalowej. Są to jednopłatowce, wyposażone w cztery silniki „M. 34".

„A lotniska nie zwiedzali panowie żadnego?" — przerywam na chwilę długie, ale ciekawe opowiadanie.

„Owszem, zwiedziliśmy lotnisko na Chodynce. Ustawione były na niem trzy eskadry po dziewięć samolotów. Gdyśmy przybyli w towarzystwie Ałksnisa, cały dywizjon wystartował eskadrami i wykonał kilka zmian szyków, przyczem stwierdziliśmy, że wyszkolenie pilotów jest bardzo dobre, gdyż grupowe zmiany zostały wykonane bez zarzutu.

Z innych objektów wojskowych ciekawy jest „dom czerwonej armji", który posiada godne uwagi muzeum rewolucji. Muzeum to jest jakgdyby plastyczną historją ruchów rewolucyjnych w Rosji, od najdawniejszych czasów".

„A jak było z odjazdem do Polski?"

„Również bardzo uroczyście i serdecznie. Dwunastego listopada był pożegnalny raut w poselstwie polskiem. Obecni byli członkowie poselstw zagranicznych, wszyscy wyżsi oficerowie Rewwojen-sowieta i wyżsi urzędnicy komisarjatu ludowego spraw zagranicznych. O miłym nastroju świadczy godzina 5 nad ranem, do której przeciągnęło się przyjęcie. Specjalną serdeczność okazywał nam Radek, szef lotnictwa wojskowego Ałksnis i cywilnego Unszlicht, oraz szef sztabu armji czerwonej — Jegorow.

Nazajutrz, na udekorowanym flagami polskiemi i sowieckiemi dworcu Białorusko-Bałtyckim oczekiwali nas: Ałksnis, Ejdeman (szef Osoawjachimu), Unszlicht, Komendant miasta i liczna grupa wyższych oficerów. Na peronie bataljon piechoty pełnił wartę honorową, a dwie orkiestry odegrały hymn polski. Pułkownik Rayski odebrał raport od dowódcy warty honorowej, jeszcze parę minut spędziliśmy na dworcu w nad wyraz miłym nastroju i odjechaliśmy do Mińska, skąd pułkownik Rayski pojechał 14 list. pociągiem do Warszawy, my zaś przeczekaliśmy jeden dzień i 15 list. wylecieliśmy do Warszawy na naszych płatowcach, lądując po drodze w Białej Podlaskiej".

Aerofil

Kronika krajowa

ZAMKNIĘCIE SEZONU

Dnia 29 listopada odbyła się uroczystość zamknięcia sezonu lotniczego w Aeroklubie Rzeczypospolitej, którą zaszczycił swą obecnością Pan Minister Komunikacji, inż. Butkiewicz. Ponadto obecni byli: gen. Rouppert, gen. Jarnuszkiewicz, wicemin. Czapski, b. minister inż. Eberhardt, ks. Janusz Radziwiłł, płk. Huszcza, prof. Witoszyński, b. minister inż. Alfons Kühn, oraz liczni przedstawiciele kół lotniczych, oficerowie wojsk lotniczych z płk. Kalkusem na czele i inni.

Wiceprezes Aeroklubu ppłk. inż. Czesław Filipowicz w swem przemówieniu powitalnem wyraził podziękowanie Ministerstwom Komunikacji i Spraw Wojskowych, oraz L. O. P. P. za troskliwą opiekę nad lotnictwem sportowem.

Następnie wręczono Aeroklubowi Warszawskiemu puhar bronzowy, rzeźbiony przez Olgę Niewską, stanowiący nagrodę Pana Ministra Komunikacji, ufundowaną w roku 1930 dla Klubu Lotniczego, do którego należy załoga samolotu, zwycięskiego w ogólno-krajowych lotniczych zawodach turystycznych. W latach 1930 i 1931 nagrodę tę zdobyli ś. p. Zwirko i Wigura; w roku 1933 por. pil. Mieczysław Pronaszko z pasażerem W. Hańskim. Wobec trzykrotnego zdobycia puharu przez członków Aeroklubu Warszawskiego, przeszło to cenne trofeum na stałe do zwycięzców.

Pilot szybowcowy Piotr Mynarski (rekordzista Polski), święcił potrójny tryumf, ponieważ wręczono mu trzy nagrody Ministerstwa Komunikacji, które w jego nieobecności przyjął, reprezentujący szybowników, inż. Grzeszczyk. Pierwszą nagrodą była plakieta za największą ilość kilometrów, przelecianych na szybowcu w roku 1933. Drugą była plakieta za największą sumę czasów lotów na szybowcu w roku 1933, wreszcie trzecią — nagroda pieniężna (złotych pięćset) za dwa najdłuższe przeloty szybowcowe w roku bieżącym.

Również i przedstawicielka płci pięknej, pilotka szybowcowa p. Danuta Sikorzanka, została nagrodzona plakietą za najdłuższy lot termiczny nad terenem płaskim, a pilot szybowcowy Bolesław Baranowski otrzymał od Ministerstwa Komunikacji nagrodę pieniężną (złotych pięćset) za wykonanie lotów ponad 25 kilometrów, prostopdle do zbocza gór Słonych.

Uroczystość zamknęło wręczenie pamiątkowych upominków członkom reprezentacji polskiej w Złocie Gwiaździstym do Wiednia.

CHALLENGE 1934.

Ponieważ zawody Challenge de Tourisme International 1934 odbędą się (w konsekwencji zwycięstwa ś. p. Żwirki i Wigury w roku 1932) w Polsce w dniach 28 sierpnia — 16 września, przeto już od numeru styczniowego naszego pisma będziemy zamieszczali stale notatki, zdjęcia i wywiady, charakteryzujące stan przygotowania zawodników do tej ogromnej imprezy lotniczej. Rzecz prosta, że najwięcej wysiłków redakcyjnych będzie szło w kierunku zdobycia informacyj o maszynach i lotnikach polskich.

Narazie podamy w paru słowach dane, dotyczące trasy challenge'u i listę państw, zgłoszonych w terminie do zawodów.

Po próbach technicznych w Warszawie, odbędzie się lot okrężny na trasie (możliwe są jeszcze zmiany) Warszawa — Królewiec — Berlin — Kolonja — Liege — Paryż — Bordeaux — Pau — Madryt — Sewilla — Casablanca — Meknes — Sidi — Bel Abbes — Algier — Biskra — Tunis — Palermo — Neapol — Rzym — Rimini—(Padwa) — Zagrzeb— Wiedeń — Brno— Praha — Katowice — Lwów — Wilno — Warszawa. Łączna długość — 9.500 km, to znaczy o 2.000 kilometrów więcej, niż trasa r. 1932.

Do zawodów zgłosiły się Niemcy, Włochy, Czechosłowacja, Francja, no i Polska.

ZAWODY O PUHAR GORDON BENNETT'A W 1934.

Dwudzieste drugie zawody o puhar Gordon Bennett'a odbędą się w roku 1934 w Warszawie, we wrześniu, tuż po zawodach challenge'owych. Komisja Regulaminowa tych zawodów rozpoczęła pracę już w końcu listopada.

ZIMOWA IMPREZA LOTNICZA.

Niezwykle ciekawie zapowiadają się IV Lubelsko-Podlaskie Zimowe Zawody Lotnicze, które odbędą się 2, 3 i 4 lutego roku 1934. Na posiedzeniu Komisji Regulaminowej (w Aeroklubie R. P.) omówiono już cały szereg spraw regulaminowych i organizacyjnych tej imprezy. Trasa zawodów będzie biec przez Białą Podlaską, Brześć, Baranowicze, Grodno, Łuck, Lublin, z powrotem do Białej Podlaskiej.

Trasa jest dość długa i miejscami trudna, bo prowadzi nad wschodnimi, mało zaludnionymi obszarami. Sam regulamin lotu również został w pewnych szczegółach zmieniony w stosunku do lat poprzednich i wprowadza nowe, dodatkowe trudności dla zawodników.

Dotychczasowym, dwukrotnym zwycięzcą tych zawodów był p. Kazimierz Chorzewski pilot lwowskiego Aeroklubu. Nagrodę przechodnią (dwukrotnie zdobytą przez Chorzewskiego) otrzyma na własność ten zawodnik, który ją zdobędzie trzykrotnie.

Ze względu na surową zimę, panującą zwykle w lutym na wschodnich obszarach naszego kraju, jakoteż ze względu na bagna i lasy, grożące pilotom w razie przymusowego lądowania, zawody te będą świetną próbą tężyzny naszych pilotów i maszyn, i wzbudzają powszechne zainteresowanie sfer lotniczych w kraju i zagranicą.

Zawody te, zainicjowane w r. 1931 przez Lubelski Klub Lotniczy i Klub Lotniczy przy Podlaskiej Wytwórni samolotów składają się z dwoch części: próby lądowania i lotu okrężnego.

W razie wielkiego zaśnieżenia (co jest bardzo prawdopodobne) samoloty będą musiały zaopatrzyć się w płozy, zamiast kół.

PRÓBA SYREN W WARSZAWIE.

Dnia 1 grudnia odbyła się w stolicy próba słyszalności syren alarmowych, mających ostrzegać mieszkańców przed zbliżającym się atakiem lotniczym. Jakkolwiek wszystkie pisma zapowiedziały, że próba jest dokonywana wyłącznie dla obserwatorów, rozmieszczonych po mieście, to jednak publiczność warszawska, mając świeżo w pamięci dzień obrony przeciwlotniczej i gazowej, na pierwszy ryk syren uciekała pośpiesznie do bram, dając tem dowód, że nauka nie poszła w las.

CHLUBA POLSKIEGO LOTNICTWA LINJOWEGO.

Międzypułkowe zawody lotniczych eskadr linjowych o nagrodę przechodnią ś. p. pułk. Sendorka zakończyły się w roku bieżącym zwycięstwem 41 eskadry 4 p. lotniczego. Godzi się zauważyć, że ta sama eskadra zdobyła już to zaszczytne trofeum w identycznych zawodach w roku 1931.

NOWA KSIĄŻKA O SPORTOWEM LOTNICTWIE POLSKIEM.

„5 lat lotnictwa sportowego w Polsce" — taki tytuł nosi skromne, ale bardzo ładne wydawnictwo Aeroklubu R. P. Książka ta zawiera mnóstwo cennych wiadomości z historji naszego lotnictwa sportowego i każdemu, kto się niem interesuje, dostarczy niewątpliwie miłej i ciekawej lektury.

BROSZURA O OBRONIE

Książeczka wykładowcy Szkoły Gazowej kpt. Zygfryda Bartla, p. t. „Pogadanki z obrony przeciwgazowej" doczekała się trzeciego nakładu. Broszurka ta zawiera opis zasad walki chemicznej i ogólny zarys ratownictwa przeciwgazowego. Pomyślana jest jako instrukcja dla tych, którzy nie przechodzą kursów, urządzanych przez L. O. P. P.

OSTRZEŻENIE.

Łódzkie starostwo grodzkie ostrzega przed nabywaniem broszury „Ratownictwo ludności cywilnej" (samoobrona przeciwgazowa), wydanej w Katowicach i sprzedawanej w całym kraju (nawet drogo, bo 1 złoty za 18 stron), gdyż wydana jest przez osoby prywatne i zawiera szereg błędów.

Włoskie przysposobienie wojskowe a lotnictwo

Młodzież męska w Italji, należy do trzech organizacyj. Najmłodsi chłopcy do „Balilli“, starsi do „Awangwardzistów“, a potem do „Młodych Faszystów“ (Giovani Fascisti).

W rzeczywistości, te dwie ostatnie organizacje, można uważać za rodzaj przysposobienia wojskowego.

„Awangwardziści“ i „Młodzi Faszyści“, podzieleni są na grupy, a każda z nich podlega przeszkoleniu nieomal wojskowemu, gdyż na czele tych grup stoją oficerowie Milicji Faszystowskiej, jako instruktorzy.

Grupa Lotnicza „Młodych Faszystów“, zaczęła rozwijać się najpóźniej. Historja jej jest krótka, istnieje bowiem dopiero parę lat, ale zapał spotęgował rozwój. Wiek „Młodych Faszystów“, waha się od 16 lat do 20 mniej więcej.

Otóż jeden z „Młodych Faszystów“, rzucił kiedyś myśl stworzenia Grupy Lotniczej.

Projekt został przyjęty gorąco i znalazł odrazu wielu zwolenników. Mimo wielu przeszkód, udało się uzyskać aprobatę wyższych władz faszystowskich, ale było to poparcie narazie czysto platoniczne.

Wszystko przedstawiało się pięknie, zapału było dużo, ale nie miano ani pieniędzy na kupienie samolotu, ani nie było pola lotniczego dla ćwiczeń. Ale upór złamał przeszkody i zwyciężył trudności.

W prowincjonalnem miasteczku Varese, ktoś ofiarował dużą salę na warsztat, a Prowincjonalna Federacja Faszystowska dała trochę pieniędzy dla zakupienia najpotrzebniejszego sprzętu lotniczego, oraz planów konstrukcyjnych. Następnie kilku przedsiębiorczych młodzieńców poskładało wizyty w fabrykach. Odwiedziny nie były bez owocnego rezultatu. Przez dobrych kilka wieczorów wracały ciężarówki, wypełnione zdobytym drzewem, płótnem i najrozmaitszym materjałem, potrzebnym do budowy samolotu.

Zrobił się ruch w prowizorycznym warsztacie. Na czele Grupy Lotniczej stanął Dyrektor Technik i pod jego kierunkiem rozpoczęła się systematyczna budowa własnego szybowca.

Co wieczór zbierała się młodzież w Warszatacie Lotniczym i pracowała z zapałem. Wreszcie szybowiec typu „Zogling“ był gotów w 1931 r. i uroczyście zademonstrowany publiczności w Varese. Największa trudność była więc pokonana. A kiedy szybowiec podniósł się w górę radość była niesłychana.

Od tego czasu Grupa Lotnicza, zaczęła się rozrastać szybko. Własny szybowiec był najlepszą propagandą.

Przykład ten, zaczął zachęcać do powstawania innych Grup Lotniczych, przy których również otwierały się własne warsztaty. Kiedy rozmawia się z takim młodym lotnikiem z Grupy „Młodych Faszystów“ rozumie się, że na małą skalę zakrojone fabryczki samolotów, mają podwójne znaczenie. Po pierwsze czysto praktyczne, gdyż Grupy Lotnicze istniejące zdaleka od centrów przemysłowych nie są związane trudnościami technicznemi, bo wszelkie reperacje robią w swych warsztatach; a po drugie moralne, gdyż młodzi widząc, jak z ich własnych rąk wychodzi szybowiec przywiązują się do niego gorąco.

Rząd oraz Ministerstwo Aeronautyki Włoskiej zobaczywszy te pierwsze kroki samodzielne rozpoczęły systematycznie szkolić „Młodych Faszystów“, otwierając kursy szybowcowe i pilotażu, bądź— to przy aeroklubach bądź — to na specjalnych kursach.

W 1931 r. wysłano do Szkoły Lotniczej w Pavullo sześciu „Młodych Faszystów“, którzy uzyskali brevet pilotów.

Po kilku miesiącach w Aeroporcie *Cascina Costa* z inicjatywy młodych szybowników odbył się „dzień lotniczy“. Wśród zaproszonych gości były asy lotnictwa włoskiego, co pozostawiło niezapomniane wrażenie na Grupach Lotniczych.

Wszystko więc działo się jaknajlepiej, jedyną troską było brak własnej szkoły, gdyż kursy dla „Młodych Faszystów były prowadzone nie regularnie; brak też było własnego pola lotniczego.

Wreszcie po wytrwałem staraniu, osiągnięto szczyt swych marzeń.

Grupa „Młodych Faszystów“ otrzymała pole lotnicze, które nosi imię i nazwisko młodego kolegi „Romea Sartoriego“, zmarłego śmiercią lotnika.

Następnie została otwarta szkoła pilotażu specjalnie dla „Młodych Faszystów“.

Rząd nie zaniedbuje niczego, coby mogło dodać bodźca i rozwinąć działalność Grup.

Urządzane są często wystawy modeli młodych konstruktorów, rozdawane są premje.

Nie trzeba chyba dodawać, że działa to na Grupy Lotnicze bardzo dodatnio. „Młodzi Faszyści“ widząc, jak są popierani i otoczeni opieką przez Rząd i Ministerstwo Aeronautyki, jeszcze gorącej oddają się pracy i rozumieją powagę i znaczenie swojej „małej armji lotniczej“. Ten krótki okres paroletni od chwili zapoczątkowania udziału młodzieży włoskiej w lotnictwie, przyniósł owocne rezultaty. Z czasem z tych młodych lotników, powstaną zorganizowane, wyćwiczone kadry pilotów szybowcowych, szkolonych od młodych lat. Będzie to zapewne z korzyścią dla Włoskiej Aeronautyki mieć w swych szeregach lotników przygotowanych tak wcześnie do służby; a następnie w razie potrzeby obrony kraju, „Młodzi Faszyści“ będą mogli pełnić funkcję pomocniczą, mając za sobą staranne, systematyczne przygotowanie do wykonania swego poważnego zadania. *H. M.*

Powietrzne szlaki północy*)

Bardzo ciekawa książka. Naukowa, a czyta się ją, jak opowieści Londona.

Oto przykład: „godzina 16, 21-go. Wiatr N 10, fala 10, śnieg i mgła. Łódka (samolotu) w komorze bocznej napwół zalana. Również zalana przednia kabina obserwatora. Ściemniło się. Zapada noc z 21 na 22-gi W nocy bez zmian. Siedzimy w całkowitej ciemności, oczywiście nikt nie śpi. Czekamy na rozwiązanie. Wody przybywa. Komendant ekspedycji zaczął przeczyszczać skrzynkę wentyla pompy i ze zmarzniętych rąk upuścił wentyl. Pompa ubywa z szeregów, wylewamy wodę wiadrami i moją wielką puchową poduszką. Ze wszystkich narzędzi — zdaje się — że tylko poduszka pracuje sprawnie. O świcie, przez mgłę, ukazał się zaśnieżony wschodni brzeg zatoki. Przy brzegu wielkie bałwany. Fale rzucają samolotem. Skrzydła zdeformowane, połamane lotki i końce skrzydeł, oba prawe zastrzały wyrwane z okuć...“.

Tak opisuje uczestnik wyprawy katastrofę samolotu w Koluczyńskiej zatoce, na płn. wybrzeżu półwyspu Czukockiego (płn.-wsch. skraj Syberji).

Książka składa się z 4 części: 1) Historja lotów arktycznych i widoki rozwoju komunikacji powietrznej w polarnych krajach; 2) Lotnictwo na usługach reorganizacji według zasad socjalistycznych obszarów północnych Z. S. R. R., 3) Technika lotów polarnych i organizacja linij powietrznych; wreszcie 4) — bogata bibljografja literatury rosyjskiej i zagranicznej, poświęconej lotom na Północ i w Arktykę.

Każda część składa się z kilku artykułów, pisanych przez — ludzi czynu, którzy ciężko walczyli z surową przyrodą Północy.

Co pchało tych żeglarzy powietrznych w niegościnne, zimne i dzikie pustynie wybrzeży i wysp oceanu Lodowatego? Sport? — poniekąd, lecz przedewszystkiem entuzjazm pracy i cele praktyczne, a jednak nie dające wykonawcom osobistych korzyści materjalnych.

Dziś znana jest tylko drobna cząstka pokładów cennych metali (ołów, ruda molibdenowa, złoto, platyna i t. d.), w rzeczywistości — jest ich na mało zbadanem terytorjum Syberji o wiele więcej. Pokłady węgla kamiennego występują na powierzchni ziemi i tylko czekają na eksploatację. Do wydobycia ropy naftowej poczyniono już pierwsze kroki.

Pracownicy Północy Sowietów są odcięci od świata.

„Sam przez się — pisze jeden z autorów — narzuca się wniosek, że — ze wszystkich rodzajów transportu mechanicznego — na Północy najszerzej powinien być wykorzystany transport powietrzny.

Wielką pomoc okazuje na Północy samolot przy polowaniu, rybołówstwie i hodowli.

W 1930 r. długość linij północnych Z. S. R. R. wynosiła 5.400 km, w końcu 1931 — 10.000 i w r. 1932 miała być doprowadzona do 23 tys. km. *S. A.*

---

*) Wozdusznyje puti siewiera. Praca zbiorowa. Wyd. „Sowieckaja Azija“. Moskwa, 1933. Str. XIV + 522. Książka, uprzejmie nadesłana do redakcji przez Zarząd Osoawiachim'u Z. S. R. R.

Juljusz Borykowski



„Kościuszko” i puhar Gordon-Bennet'a

(Dokończenie).

Nie potrzebuję chyba tu przypominać, że każda rozmyślna zmiana wysokości powoduje utratę balastu, lub gazu, a tem samem skraca czas lotu.

Kiedy dnia 4, około 3 nad ranem, na 5½ km nad ziemią por. Burzyński, nie bez patosu, powiedział: „Wyżej, po zwy-



Góra, na której lądował „Kościuszko”.

cięstwo!”, miał „Kościuszko' zaledwie sześć worków piasku i parę przedmiotów, których można się było pozbyć.

Za burtę poszła przedewszystkiem pusta butla od tlenu. Baterję radjoodbiornika wyrzucono nieopatrznie już przed godziną. O 6 m. 50 wysokość wynosiła 6.500 m, jak twierdził wysokościomierz. Ziemi nie było widać. Pod balonem falowało spokojnie białe morze chmur.

Czytelnikom, którzy nigdy nie latali balonem, i dla których różne Gay-Lussac'i i inne Boyle-Mariotte'y wymarły dawno i zostały pochowane na zapomnianej stronicy wyklętego podręcznika fizyki, czytelnikom, znającym ze słyszenia aeronawigację, jako „skomplikowany termin naukowy dla fachowców”, chciałbym powiedzieć parę słów o żegludze balonowej.

Aeronauta, pchany w swym statku siłą wiatru, nie odczuwa zupełnie szybkości, ani kierunku lotu i nie ma możności kontrolowania ich, o ile nie widzi pod sobą ziemi. Chyba, że posługuje się sekstansem, który w danym wypadku nie znalazł zastosowania, to też pominę go milczeniem.

Wszelkie swoje obliczenia musi baloniarz uwarunkować zdaniem: „o ile wiatr się nie zmienił”. A wiatr, jak wiatr. Inaczej zachowuje się na dole, a inaczej, gdy jest w górze. Zresztą, to cecha nietylko wiatru. Lekceważyć ruchu powietrza nie może potężnym silnikiem ciągniony samolot, a cóż dopiero poczciwy balon, który innej siły pędnej nie posiada.

Należało zejść na dół, przyjrzeć się, jak wygląda ziemia, którą widziano ostatnio przed trzynastu godzinami.

Weźcie, proszę, państwo, do ręki mapę i popróbujcie zabawić się w nawigatorów balonowych. Zobaczycie, jak różne możliwości będziecie mieli. Ot, naprzykład: wiatr 20 m/sek., czyli na godzinę 72 km, 10 godzin — 720 km.

A kierunek?

Znam wypadek, gdy podczas zawodów balonowych, jedna z załóg po całonocnym locie spostrzegła, że zbliża się... do miejsca startu. Wiatr był coprawda znaczny, ale dążył nad ziemią na po-



U gościnnego trapera.

łudniowy wschód, a w górze na północny zachód.

Toteż, jak powiedziałem, musieli Hynek i Burzyński opuścić się niżej, by obejrzeć teren. „Kościuszko” przebił jedną warstwę chmur, następnie drugą, wysokościomierz wskazywał już niepełne 200 m, a ziemi nie było widać. Na zrównoważenie po raz ostatni balonu zużyto resztę piasku.

Teraz zawodnicy płynęli pod samą podstawą chmur, w kierunku północno-wschodnim. Teren był górzysty, pokryty lasem. Żadnych dróg, kolei, ani osiedli. W przybliżeniu obliczając czas i kierunek, w myśl danych meteorologicznych, doszli baloniarze do wniosku, że są w Kanadzie.

Ba, ale Kanada to „kraik” około 50 razy większy od Polski. Miejsca do zabłądzenia — ile dusza zapragnie.

Upłynęło jeszcze pół godziny. Pod balonem przesunął się jakiś samotny tor kolejowy, nie pasował on jednak do żadnego z torów, zaznaczonych na mapie. Dalej była znów puszcza. Po godzinie 10-ej piasku nie było już wcale. Zabrakło również butów futrzanych, niedopitych butelek koniaku i rękawic. Balon osiadł na szczycie zalesionego wzgórza.

Raid skończony.

Hynek i Burzyński czuli się tak zmęczeni, że przedewszystkiem zaczęli sobie mościć w koszu posłanie. Zasnąć jednak nie mogli. Nie dlatego, że zaczynał padać deszcz przed którym zabezpieczyli się brezentem, ale gnębiła ich myśl, że, być może popełnili jakiś błąd, a ich rywale lepiej wykorzystali warunki atmosferyczne.

Kapitan Hynek z tytułu wieku, urzędu, energji i przyzwyczajenia, objął komendę nad wyprawą pieszą. Balon pozostawiono na drzewach, zabrano dokumenty, barograf, stłuczoną busolę, mapy i prowjant. Tragarzem i prowjantowym wyprawy, oraz komendantem dwunastu pomarańcz i pudełka rodzynek został wyznaczony porucznik Burzyński.

Ruszono w drogę, na spotkanie toru, zaobserwowanego przed godziną. Wędrówka trwała cztery dni. Tej Odyssei opisywać nie będę, żeby nie stwarzać



Obrazki z Puszczy (Lemieux).



Samolot na którym Hynek latał na poszukiwanie balonu.

konkurencji Aeroklubowi R. P., czy też znanemu idealiście, występującemu, jak zawsze bezinteresownie w cudzych barwach, i łaskawie finansującemu wydanie książki „Kościuszko nad Ameryką".

Fakt faktem, że nasi Gordon-Bennett'iści przeżyli nie jedną chwilę emocjonującą, zanim dotarli do osiedli ludzkich. Moczył ich deszcz, byli głodni, oglądali świeże wilcze i niedźwiedzie ślady, oraz własne poranione nogi i twarze, obrzękłe od ukąszeń komarów. Od czasu do czasu klęli (w książce będzie opisane wszystko dokładnie).

Wreszcie, czwartego dnia zetknięto się z cywilizacją. Objawiła się ona stęsknionym oczom wędrowców, jako druty telegraficzne i sklecona z desek chałupa z wypisaną na biało nazwą „Lemieux". Obok biegły szyny. Na nich wkrótce ukazała się drezyna. Pierwsi spotkani ludzie byli to traperzy — kanadyjscy Francuzi. Przyjęli podróżników nadzwyczaj uprzejmie i serdecznie, odwieźli do małej stacyjki Laurent, nakarmili, przebrali i umożliwili dostanie się do Rivière à Pierre, miasteczka, posiadającego pocztę i telegraf. Stąd poszła pierwsza depesza do kraju. Tam też dowiedzieli się zawodnicy, że cztery balony lądowały bliżej miejsca startu, niż „Kościuszko". Nieznane były tylko losy balonu amerykańskiego „Good Year IX", pilotowanego przez Van Ormana.

11 września byli Hynek i Burzyński w Quebec (mieście). Kupili ubrania, buty, bieliznę.

Szukajcie balonu! Oto hasło, którem żyła cała prowincja. Nie zapominajmy, że Quebec (prowincja), jest parokrotnie większa od Polski. Nie znaczy to by ludność porzuciła swoje normalne zajęcia. Zajęcia te zresztą nie są najprzykrzejsze, gdyż lwią część ich stanowi modlitwa i polowanie. Niema na kuli ziemskiej nigdzie tylu klasztorów i tyle towarzystw łowieckich, co tam.

Samoloty kanadyjskie odszukały wkrótce balon, zorganizowano po niego wyprawę, która, wyrębując sobie drogę, przetransportowała zwycięski sprzęt. Mówię zwycięski, gdyż właśnie w tym czasie nadeszła wiadomość o miejscu lądowania Van Orman'a i depesze gratulacyjne.



Chicago. Wystawa.

A zatem: pierwsze miejsce!

Sukces był olbrzymi. O ile uprzednio nie dawała Hynkowi i Burzyńskiemu spać myśl, że nie zdobędą zaszczytnego miejsca, o tyle teraz nie mogli zasnąć z radości. Wreszcie, gdy przyzwyczaili się do myśli, że są sławni, nie mogli wypocząć, gdyż zaczęły się reprezentacyjne przyjęcia, bankiety i wywiady z prasą. Pomimo to prasę kanadyjską wspominają do dzisiejszego dnia Hynek i Burzyński z wdzięcznością. A jest doprawdy za co. Bo czyż to nie rozczulające, kiedy wszystkie gazety jednogłośnie proponują, by nie nudzić zwycięzców szablonowemi pytaniami, a na bankietach ograniczyć do minimum przemówienia, nie dając pola do popisu domorosłym Demostenesom?



Fragment puszczy w prow. Quebec.

Dla kolonji polskiej w Kanadzie fakt, że „Kościuszko" lądował w tem dominjum miał doniosłe znaczenie. Bądź co bądź, jest tam, na północy Ameryki rozsianych około 150 tysięcy naszych rodaków, którym w porównaniu z miejscową ludnością, pochodzenia angielskiego lub francuskiego, nie powodzi się najlepiej. Rdzenni Kanadyjczycy wiedzą o Polsce mniej, niż niewiele i uważają nasz kraj za daleki, mały nowotwór powojenny. Pracują coprawda nasze placówki dyplomatyczne, ale nie jest to robota łatwa. Samem słowem, żywem, czy drukowanem nie można zdziałać wiele. Do ludzi północy przemawiają czyny. Takim właśnie czynem było zwycięstwo załogi „Kościuszki".



Samoloty w Chicago na wystawie.

Znani i dobrzy lotnicy rzadko, zaś dobrzy znajomi lotników, ci, co z tytułu jednorazowego lotu pasażerskiego uważają się za wilków powietrznych — często, lubią patrzeć na baloniarzy zgóry. „Nadęta konkurencja", mówią. A już za szczyt wiedzy lotniczej uważają kompletną ignorancję w dziedzinie lotów statków, lżejszych od powietrza.

Nic też dziwnego, że przeciętny śmiertelnik porównuje wyczyny balonowców z wyczynami lotników.

„A kto większy bohater — Hynek, czy Skarżyński?"

Bywają zagadnienia mniej mądre i bardziej kłopotliwe, ale tych nie jest zbyt wiele. Do takich potrafię zaliczyć pytanie:

— „Kto lepiej strzela, Vickers, czy pani Kurkowska-Spychajowa?" (mistrzyni świata w łuku, na rok bieżący).

Popatrzmy jednak na zwycięstwo „Kościuszki" oczyma balonowców. Hynek i Burzyński obawiali się zupełnie niepotrzebnie o wynik raidu gdyż przygotowania były sumienne i dokładne. Trasę lotu wybrano bardzo fortunnie, opierając się na danych amerykańskich stacyj meteorologicznych. Pewnie, że szczęście nie jest czynnikiem mniej ważnym od obliczeń, jednak należało mieć już chyba wyjątkowego pecha, aby być na szarym końcu. Szczególnie z takim sprzętem, jak „Kościuszko".



Przy znalezionym balonie.

Miarą jego doskonałości niech będą wyrazy uznania, wypowiadane przez konkurentów w Chicago. Dwuch z nich wyraziło chęć, by na przyszły rok jechać na zawody do Polski bez własnych balonów, a obstalować je sobie w naszych Centralnych Warsztatach.

Były naturalnie i pewne niedociągnięcia w raidzie, nie miały one jednak poważniejszego znaczenia. Piszę o nich śmiało, gdyż sami zawodnicy szczerze się do tego przyznają. Należało wziąć sekstans, wędki, nie lecieć w półbucikach i nie wyrzucać za wcześnie radjoodbiornika. Mojem zdaniem — należało również obejść się bardziej po ludzku z butelką konjaku.

Zbliża się rok 1934. Dwudzieste drugie zawody o puhar Gordon-Bennett'a odbędą się w Polsce. Po raz pierwszy. Nie do nas należy zastanawianie się, jak przyjazd zawodników zagranicznych zostanie wykorzystany dla propagandy Kraju. Wszyscy jesteśmy pewni, że okazja ta nie zostanie zmarnowana. Ze swej strony nie wątpimy, że po latach, nadęci dumą z nowych wyczynów naszych baloniarzy, będziemy my.

NA PROGU DRUGIEJ PIĘCIOLATKI

(Kierunki rozwoju cywilnej floty powietrznej Z. S. R. R.)[1]

W 1932 r., jak wiadomo, Sowiety zakończyły swą słynną „piatiletkę". Plan jej w dziedzinie komunikacji powietrznej przewidywał doprowadzenie sieci czynnych linij powietrznych do 47 tys. km, t. j. prawie do 60% sieci Stanów Zjednoczonych P. A., a o 10 tys. km więcej, niż we Francji, lub Wielkiej Brytanji wraz z Dominjami i kolonjami, jak również więcej o 20 tys. km, niż w Niemczech.

Wprawdzie ogólna intensywność ruchu na linjach (ilość wylatanych kilometrów) w Z. S. R. R. tylko dorównuje intensywności ruchu w krajach Europy (ok. 9 miljonów km) i zgórą 8-krotnie jest mniejsza, niż w Stanach Zjednoczonych P. A., łatwo jednak można wytłumaczyć sobie to zjawisko, gdy się weźmie pod uwagę warunki geograficzne i demograficzne Sowietów — olbrzymie, słabo zaludnione obszary północnoeuropejskie i azjatyckie Związku.

Poza tem na r. 1932 przewidziane było badanie tras nowych linij na długości około 200 tys. km.

Oprócz tego lotnictwo wykonywało różne inne czynności gospodarcze, jak prace aerofotogrametryczne, zwalczanie szkodników w rolnictwie i t. p.

W jakim stopniu został wykonany plan pierwszej pięciolatki narazie nie wiemy, odpowiedź na to pytanie da nam niebawem następna książka W. Kluczariowa, która, według jego własnego oświadczenia, przygotowuje się do druku.

Tak, czy inaczej, odpowiedni wydział zarządu lotnictwa cywilnego Z. S. R. R. przygotował zarys planu na następne pięciolecie, t. j. 1933 — 1937 r., z którym można i trzeba dziś już się zapoznać.

O znaczeniu jakie nadaje rozwojowi cywilnego lotnictwa „parlament" sowiecki — „Wszechzwiązkowa konferencja (XVII) partji komunistycznej" świadczy jej postanowienie: „komunikację powietrzną rozwinąć we wszystkich podstawowych kierunkach, jak jeden z najważniejszych środków łączności z oddalonemi rejonami i wielkiemi ośrodkami przemysłu".

Naczelnik wydziału planowego z t. zw. „Aerofłot'u"[2] A F Michelson, z którego pracy zaczerpnięte są dane o drugiej pięciolatce zaznacza, że wszystkie ważniejsze konferencje gospodarcze (Wszechzwiązkowa — podziału sił wytwórczych Z. S. R. R., I Wszechzwiązkowa — rekonstrukcji transportu, Wszechzwiązkowa — rozwoju i rekonstrukcji łączności, Elektrotechniczna i inne) przy omówieniu akcji na okres 1933 — 37 r. zwracały szczególną uwagę na rozwój aeronautyki cywilnej.

Ze swej strony „Aerofłot" wysunął hasło „latać przez cały rok i całą dobę". „Latać przez cały rok i pełną dobę — pisze A. F. Michelson — to znaczy maksymalnie zmechanizować i zautomatyzować samolot, i zapewnić ciągłą, i doskonałą technicznie łączność samolotów z ziemią oraz między sobą w powietrzu. Pociąga to zasobą szczególne wymagania zarówno w stosunku do personelu latającego, jak i technicznego, oraz kierowniczego cywilnej floty powietrznej; wymagania skierowane nie tylko ku podniesieniu kwalifikacyj, lecz i zwiększeniu odpowiedzialności i karności personelu".

Produkcja samolotów będzie dążyła do:

a) budowy masowej, a więc taniej; samoloty będą wyspecjalizowane zależnie od charakteru wykonywanej przez nie pracy, lecz ilość typów samolotów będzie ograniczona;

b) znalezienia najodpowiedniejszych materjałów (odpowiedni gatunek stali) i sposobów budowy (standaryzacja, spawanie elektryczne, sztampowanie i t. d.);

c) zastosowania wszelkich zdobyczy techniki budowy samolotów celem ich udoskonalenia (skrzydła szczelinowe i ze zmienną powierzchnią nośną, metalowe śmigła ze zmiennym skokiem, hamulce udoskonalone profile płatowców i t. p.);

d) udoskonalenia silnika benzynowego, wprowadzenia diesella i turbiny parowej, podniesienia mocy silnika (do 3 — 5 tys. MK).

Zaspokojenie wszystkich tych wymagań zapewni żegludze powietrznej bezpieczeństwo i sprawność. Do tego też przyczyni się udoskonalenie metod *aeronawigacji i łączności.*

Wszystkie samoloty będą wyposażone w najnowsze przyrządy aeronawigacyjne, na ważniejszych zaś linjach — w odpowiednie radjoodbiorniki. Na tych linjach szeroko rozbuduje się sieć radjolatarń, na linjach zaś drugorzędnych — radjopelengatorów, które pozwolą na prowadzenie samolotów zapomocą sygnałów radjowych.

W celu udoskonalenia łączności — lotniska będą połączone ze sobą i z organami kierownictwa zapomocą radjo i środków łączności drutowej, z samolotami zaś — radjotelefonem.

Dużo uwagi udziela plan sprawie rozbudowy *lotnisk i portów lotniczych*, ich oświetlenia i mechanizacji wykonywanych na nich prac (zaopatrywanie w materjały pędne, przesuwanie samolotów i t. p.), wreszcie kwestji nawierzchni pola wzlotów.

Zreorganizuje się również *remont samolotów* i udoskonali się jego metoda.

Zapoczątkowana już *budowa sterowców* ma być kontynuowana na szerszą skalę.

Wreszcie — już obecnie doskonale funkcjonujące i liczne — *instytucje badawcze i naukowe* mają być dalej rozwijane i doskonalone. Plan stawia im szereg zadań do rozwiązania:

a) budowa bardzo szybkich samolotów stratosferycznych;

b) praktyczne rozwiązanie automatycznego pilotażu;

c) budowa silników rakietowych i elektrycznych i t. d.

KOMUNIKACJE POWIETRZNE.

Pierwsze miejsce w planie pięciolatki zajmą transport i poczta powietrzna. W liczbach, zamiary Sowietów na okres do 1937 r. przedstawiają się następująco:

Ogólna długość linij powietrznych 120 tys. km, t. j. prawie 4-krotnie większa, niż obecnie. W tem (w %%)

1 — linij I-ej klasy (magistrale o znaczeniu międzynarodowem i wszechzwiązkowem) 13;

2 — linij 2-ej klasy międzykrajowe i międzyrepublikańskie) . . 21;

3 — linij 3-ciej klasy (krajowe i międzyrejonowe) 40;

4 — linij 4-ej klasy (lokalne, rejonowe) . . . . 26.

80% całości przypada na linje lądowe i 20% na wodne, z szerokiem wykorzystaniem obfitej sieci rzecznej Sowietów.

Około 38% wszystkich linij przypada na azjatycką część Z. S. R. R.

Wszystkie linje 1 i 2 klasy ku końcowi drugiej pięciolatki ulegną radjofikacji, wszystkie linje 1-ej i 2/3 — 2-ej klasy będą przystosowane do lotów przez całą dobę (nocnych).

Ilość lotnisk w tym czasie ma być doprowadzona do około 3.000.

Maksymalna szybkość samolotów komunikacyjnych winna osiągnąć 500 km/g., szybkość handlowa — 200 km/godz.

Przewidywane natężenie ruchu charakteryzują następujące liczby (za całe 5 lat razem):

ilość godzin lotów — 4.000 tys.;
ilość pasażerów — 7.000 tys. ludzi;
ilość poczty — 160 tys. ton.

Ogólny tonnokilometraż — 615 tys. ton. km.

Poza regularną komunikacją powietrzną plan przewiduje szerokie zastosowanie samolotów, jako środku transportowego i łączności w różnych instytucjach i organizacjach administracyjnych, przemysłowych, rolniczych i t. p. W organizacjach gospodarczych samoloty będą również wykonywać zadania kontroli pracy, fotografować i t. p.

LOTNICTWO GOSPODARKI ROLNEJ.

W związku z dalszym szeroko zakrojonym rozwojem gospodarki „sowchozów" i „kołchozów" powinno znacznie rozwinąć się współpracujące z nimi lotnictwo.

Na podstawie doświadczeń pierwszej pięciolatki, na drugą ułożono następujący plan:

	1937 r.	5 lat
	w tys. ha	
Zwalczanie szkodników rolnych i leśnych . .	3.000	9.300
Tępienie komarów malarycznych	11.000	27.000
Zasiew z samolotów .	9.240	16.820
Obserwacja i gaszenie pożarów lasów	250.000	625.000
Inne prace (w godzinach lotu)	137.500	281.100

Samolot gospodarczy będzie odpowiednio przekonstruowany; kosztem jego szybkości podniesie się nośność, obniży się szybkość lądowania, zwiększy się wytrzymałość i t. d.

---

[1]) Opracowane na podstawie książki „Graždanskaja awiacyja S. S. S. R. Na porogie 2 piatiletki. W. Kleczeniow. Moskwa — Leningrad, 1933 r.

[2]) Zarząd aeronautyki cywilnej.

AEROFOTOGRAFJA.

Kwestję palącą dla Sowietów jest sporządzenie dokładnych map ich rozległego terytorjum. W ciągu 2-giej pięciolatki lotnictwo musi sfotografować 5.500 tys. km kw., t. j. ¼ część całego związku.

Poza tem fotografja lotnicza ma być zastosowana do wszelkiego rodzaju badań terenów przeznaczonych do tego lub innego wykorzystania (meljoracja, elektryfikacja, regulacja rzek i t. p.).

INNE GOSPODARCZE ZASTOSOWANIA SAMOLOTU.

Przedewszystkiem praca, którą bolszewicy nazywają „oswajaniem" arktycznych obszarów Z. S. R. R., następnie wykorzystanie samolotu w gospodarstwie rybnem, przy biciu zwierza północnego itd.

Widzimy, że druga pięciolatka zakrojona jest na bardziej jeszcze szeroką skalę, niż pierwsza. Tempo rozwoju lotnictwa cywilnego zarówno w Europie, jak i w Stanach Zjednoczonych P. A. znacznie jest wolniejsze, niż w Z. S. R. R.

Czy zamiary bolszewików dojdą do skutku.

Doświadczenia lat 1928—32 mówią, że jeżeli nie w 100, to w 80%-tach tak.

S. A.

NOWOŚCI TECHNICZNE

Pomyślne wyniki prób koła Strandgrena.

Wspominaliśmy już w swoim czasie o próbach podjętych przez zakłady Lioré et Olivier z zastosowaniem kół Strandgrena do wiropłatów. Obecnie jesteśmy w stanie przytoczyć nieco szczegółów zarówno o wynikach prób, jak i o właściwym aerodynie Strandgrena. Wiropłat Strandgrena, jeżeli go tak nazwać można (gdyż właściwie aerodyn Strandgrena nie jest wiropłatem w ścisłem słowa tego znaczeniu, gdyż nie posiada płatów wirujących, a jest raczej skrzydłowcem— gdyż posiada ruchome skrzydła), składa się z dwóch cylindrów niosących na sobie pewną ilość płatów rozmieszczonych na równych od siebie odległościach i cylindrów równoległych do osi, będącej jednocześnie osią obrotową tych płatów. Są to jakby dwa duże koła młyńskie o ruchomych łopatkach. Każdy z tych płatów (łopatek) waha się około swej osi równoległej do osi obrotu cylindra (koła). Specjalne urządzenie sterownicze umożliwia zmianę prawa wahania się płatów około osi, osiągając w wyniku, albo tylko siłę nośną, albo siłę nośną i napędową i umożliwiając aerodynowi — nieruchome zawisanie w powietrzu, posuwanie się z dowolną szybkością (w granicach od 0 — do szybkości maksymalnej), zlot szybowy, zlot prostokątny z autorotacją cylindrów i t. d. Stosując sterowanie różniczkowe (tak zwany w samochodach dyferencjał), otrzymamy wszelkie możliwe obroty aerodynu dokoła jego środka ciężkości.

Jak widać z powyższego aerodyn Strandgrena nie posiada ani nieruchomych (w odniesieniu do środka ciężkości aerodynu), powierzchni nośnych, ani śmigieł, ani też sterów lub lotek, a tylko wyłącznie dwa wymienione cylindry (czyli koła Strandgrena) i przyrząd sterowy.

Pozwolimy sobie wyjaśnić w kilku słowach zasadę działania aerodynu. Przypuśćmy, że aerodyn posuwa się po torze prostym równoległym do powierzchni ziemi z równomierną szybkością, wtencz

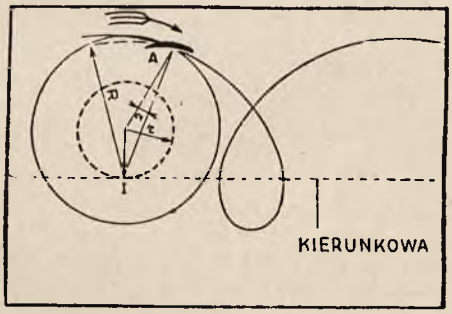


FIG. 6

czas każdy płat koła opisuje cykloidę skróconą. Można sobie wyobrazić, że ruch zespołu wyraża się ruchem równomiernego toczenia się koła o średnicy *v* (mniejszej od średnicy koła Strandgrena) toczącego się po linji równoległej do kierunku ruchu aerodynu (linja ta nazywa się linją kierunkową cykloidy). Punkt zetknięcia się tego koła z linją kierunkową będzie chwilowym środkiem obrotu układu. Styczna do toru któregokolwiekbądź z płatów *A* jest normalną do promienia *IA*, przechodzącego przez chwilowy środek obrotu *I*. Jeżeli szybkość kątową koła Strandgrena nazwiemy *w*, to szybkość aerodynamiczna płata *A* wyrazi się $w \times IA$. Jak widać, jest ona zmienna i okresowa — przechodzi przez maximum (największą wartość) w punkcie najmniejszej krzywości toru i przez minimum (najmniejszą wartość) w punkcie największej krzywości toru. Szybkość największa jest zawsze większa od podwójnej szybkości aerodynu — co tłumaczy dlaczego koła Strandgrena mają tak wysoką doskonałość aerodynamiczną. Cykloida toru skrzydła jest zawsze mniej lub więcej skrócona. W każdym razie skrzydła powinny wahać się tak, aby tworzyć z torem zmienny kąt natarcia, wytwarzając wypadkową siłę aerodynamiczną, której jedna składowa jest siłą nośną, a druga poziomą o dowolnym kierunku. Normalna do skrzydła powinna przeto oscylować około normalnej do jego toru według zgóry określonego prawa.

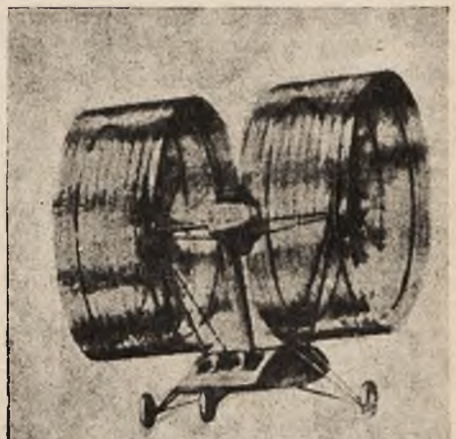
Zakłady Lioré et Olivier zbudowały 2 modele wymienionego aerodynu o średnicach kół 0,75 m i 2 m i dokonały z niemi wyczerpujących prób, które w zupełności potwierdziły teoretycznie przewidywania. Obecnie zakłady te są w trakcie prób kół naturalnej wielkości o średnicy 6 metrów. Koła te, które w stanie spoczynku robiły wrażenie filigranowych, po wprawieniu ich w ruch, nabrały sztywności, dzięki sile odśrodkowej. Przy 120 obr. na minutę i szybkości obwodowej 38 m/sek. siła nośna rozwijana przez zespół składający się z 2-ch kół wynosiła 800 kg. Szybkość obrotowa kół została doprowadzona do 180 obr./min. bez przeszkód technicznych. Do napędu ma być użyty silnik 130 KM. Ponieważ ciężar całego aerodynu nie przekracza 600 kg oderwanie od ziemi będzie następowało natychmiast po osiągnięciu przez silnik jego pełnej mocy.

Aerodyn Strandgrena miałby wielką doniosłość przy dokonywaniu lotów po dowolnym torze w dowolnym kierunku i przy każdej właściwej mu szybkości od 0 do największej. Jak zwykłe samoloty posiada on pewną szybkość ekonomiczną, odpowiadającą określonemu stosunkowi pomiędzy szybkością postępową aerodynu i szybkością obrotu kół Strandgrena.

W najbliższym czasie zostaną dokonane loty z aerodynem w pełnej skali.



Próba 6 metrowego koła Strandgrena.



Model 2 metrowej średnicy na wózku próbnym instytutu aerodynamicznego w Saint Cyr.

KRONIKA ZAGRANICZNA

ANGLJA.

Dnia 8 listopada 1933 r. w porcie lotniczym około Londynu p. J. De Cierwa pokazał swój nowy typ autożyra C30. Model ten w znacznym stopniu różni się od swoich poprzedników. Nastawienie rotoru może być zmieniane, i w ten sposób można będzie osiągnąć pionowe wznoszenie. Szybkość maksymalna wynosi około 200 km na godzinę, szybkość podróżna 160 km/godz., pułap 4800 m.

Lotnictwo wojskowe w ostatnim czasie przeprowadza próby zamiany balonów na uwięzi przez samoloty autożyro.

* *

Do zatwierdzenia Ministerstwa Lotnictwa wpłynął projekt budowy nowego lotniska około Londynu, kosztem 45 miljonów złotych. Projekt przewiduje zamiast budowy właściwego lotniska wykonanie platformy obrotowej długości 548 m i szer. 110 m.

* * *

Zawarte zostało porozumienie pomiędzy angielskiem towarzystwem „Imperial Airways" a amerykańskiem „Pan American Airways" w sprawie eksploatacji linji transatlantyckich; dokładne warunki nie są jeszcze wszystkie znane. Wiadomo tylko, że towarzystwa nie będą pertraktowały z nikim innym w przeciągu 15 lat, przyczem „Pan American Airways" otrzymuje wyłączność w budowie i urządzeniu bazy lotniczej na Nowej Ziemi, z drugiej strony „Imperial Airways" otrzymuje podobne prawa w Grenlandji. Porównując tę wiadomość z wiadomością o wyłączności „Air-France" na wyspach Azorskich, widzimy, że wolność powietrza zaczyna się poważnie kurczyć.

* * *

Trzy samoloty Vickers Victoria opuściły Heliopolis dla odbycia podróży nad Afryką Zachodnią. Podczas drogi samoloty otrzymały dodatkowe polecenie: przeprowadzić próby wzmacniania załóg rozmaitych posterunków wojskowych. Podczas tego 3-ch oficerów i 60 szeregowych zostało przewiezionych z Tamali do Accra.

* * *

W Anglji istnieje w obecnej chwili 28 aeroklubów subwencjonowanych przez rząd i 33 kluby niesubwencjonowane, 7 z nich zależnych jest od „National Flying Services" (Narodowa Służba Lotnicza).

* * *

Zawarte zostało porozumienie, co do uruchomienia lotniczej linji komunikacyjnej, pomiędzy Hullem a Amsterdamem. Uruchamia tę linję Towarzystwo K. L. M. (Królewskie Holenderskie Linje Lotnicze). W dobrą pogodę lot będzie odbywał się w prostej linji ponad morzem Północnem, w innym wypadku, dłuższą trasą via Gravesend.

DANJA.

Dwa wodnosamoloty wojskowe, powracające z ćwiczeń w dniu 22 listopada r. b., zagubiły się podczas gęstej mgły; pilot jednego wyskoczył ze spadochronem i wylądował, spadochron zaś mechanika zaczepił o samolot, wobec czego mechanik zginął, zmiażdżony przez samolot. Drugi samolot zaginął bez śladu.

EGIPT.

Młode lotnictwo Egipskie rozbudowuje się powoli. Ostatnio rząd zakupił w Anglji 10 samolotów Avro 626. Zasadniczo jest to jedna z najlepszych maszyn do szkolenia, ale na specjalne żądanie została przystosowana do użytku wojskowego, t. z. wyposażona w kar. maszynowe, aparaty foto, radjotelegraf i t. p., Liczba 10 była jednak feralną. Dzień przed odlotem z Anglji do Egiptu dwa samoloty zostały rozbite. Fabryka zastąpiła je innemi. Dnia 18 listopada samoloty opuściły Anglję, udając się lotem do Egiptu via Paryż, Marsylja, Rzym, Sycylja, Tunis, Tripoli, Benghazi i Mersa Matruh. Na pierwszym etapie — odrazu ubyły dwa samoloty, które spłonęły podczas przymusowego lądowania, jeden pod Ruanem, drugi koło Abbeville.

FRANCJA.

Budżet Ministerstwa Lotnictwa został ustalony w kwocie 1.911.222.932 fr. W sumie tej przewidziano 80 miljonów na doświadczenia i wykończenie prototypów samolotów.

* * *

Dnia 16 listopada 2-silnikowy samolot, pełniący służbę na linji Londyn — Paryż uległ katastrofie z powodu uszkodzenia przewodów prawego silnika, katastrofa nastąpiła podczas mgły, załoga uratowała się, skacząc ze spadochronami. Pilot i radjotelegrafista opuścili się na ziemię w odległości około 500 m od miejsca upadku uszkodzonego samolotu i natychmiast pośpieszyli do niego, tak, że po upływie 10 min. od opuszczenia samolotu załoga była znowu przy nim, ratując część poczty.

Samolot spadł na fabrykę dywanów i chociaż tam znajdowało się przy pracy około 2.000 robotników nikt nie został ranny.

* * *

Pan M. Boulet prowadzi studja nad konaniem samolotu, który mógłby osiągnąć 500 km na godzinę przy promieniu działania około 10.000 km, tak, że trasa Paryż — Nowy York może być pokryta w przeciągu 12 godzin.

* * *

U wybrzeży Sycylji w 1923 roku podczas wichury zginął sterowiec francuski „Dixmude" zginęło wraz z nim 54 osoby. Obecnie po 10 latach odnaleziono szczątki sterowca na głębokości 40 m, w odległości 3 i pół km od brzegów Sycylji.

* * *

Naprawdę rekordowy lot odbył samolot komunikacyjny Devoitine D. 332, jednopłat o trzech silnikach Hispano-Suiza 9 A zużywając na lot Paryż — Dakar i zpowrotem 3 i pół dnia. Samolot z załogą składającą się z 4 ludzi i ośmiu pasażerami opuścił port lotniczy Le Bourget pod Paryżem o godz. 8 min. 7 dnia 10 listopada i po krótkich zatrzymaniach w Marsylji i Casablanca dla napełnienia zbiorników przybył do Agadir o godz. 23 m. 45. O godz. 1 min. 10 dnia 11 listopada opuścił Agadir, udając się do Dakaru, dokąd przybył o godz. 9 m. 52, po krótkim zatrzymaniu w St. Louis de Senegal. O godz. 4 min. 36, dnia 12 listopada samolot wystartował z Dakaru, udając się w drogę powrotną, tegoż samego dnia o godz. 15 m. 25 przybył do Casablanca. Dnia 13 listopada o godz. 4 min. 30, opuścił Casablanca i po godzinnem zatrzymaniu w Marsylji przybył do Le Bourget o godz. 16. Na ostatnim etapie przybyło dwóch dodatkowych pasażerów. Rzeczywisty czas lotu do Dakaru wynosił 19 godz. 15 min., droga powrotna trwała nieco dłużej, a mianowicie 20 godz. 43 min. Droga przebyta przez samolot wynosiła 10.800 km, średnia szybkość 270 km na godzinę.

* * *

Dnia 16 listopada jednopłat Wibault Penhöet 282 należący do Towarzystwa Komunikacyjnego Air France, na linji Paryż — Marsylja koło Lionu, miał przymusowe lądowanie, samolot został bardzo poważnie uszkodzony. Pasażerowie w ilości siedmiu i załoga dwóch osób wyszli bez najmniejszego szwanku.

HOLANDJA.

Linja Lotnicza K. L. M. uruchamia pośpieszną linję na trasie Amsterdam — Batawia, droga będzie pokryta w trzy i pół dnia, t. z., że samolot komunikacyjny będzie posiadał szybkość około 400 km na godzinę.

* * *

Oficer lotnictwa Jonkheer, na wojskowym samolocie jednoosobowym dwupłat typu Fokker D XVI ustanowił rekord wysokości dla Holandji, osiągając wysokość 9.587 m.

ITALJA.

Major de Bernardi prowadzi bardzo intensywnie próby kierowania samolotem zapomocą radjo, podczas lotu, z ziemi, lub drugiego samolotu. Próby wypadły bardzo dobrze, zarówno z jednosilnikowym, jak i wielosilnikowym samolotem. Pewne trudności sprawiło tylko lądowanie i start.

* * *

6 listopada stało się wiadomem, że marszałek Balbo, kierownik eskadry włoskiej, która przeleciała Atlantyk i minister lotnictwa italskiego, zrezygnował ze swojego stanowiska Ministra Lotnictwa i obejmuje stanowisko gubernatora Libji.

* * *

W dniach 30 i 31 października 1933 r. w Medjolanie przeprowadzono próby Obrony Przeciwlotniczej; odbyła się mobilizacja Oddziałów Czerwonego Krzyża, Straży Ogniowych, oraz Szpitalnictwa na wypadek ataku lotniczego. Samoloty zrzuciły nieszkodliwie bomby w różnych częściach miasta. Po każdym alarmie ruch uliczny zostawał wstrzymany, aby umożliwić swobodne poruszanie się ambulansów Czerw. Krzyża i straży ogniowej, które prędko zjawiły się na widowni. Wieczorem odbyły się alarmy „nocne", połączone z gaszeniem światła. Całkowity przebieg alarmu był dokładnie spisany przez specjalnych wysłanników Minister-

stwa Lotnictwa i Wojny i w obecnej chwili opis ten jest przedmiotem studjów fachowców.

JAPONJA.

Dużo krzyku narobiła wiadomość, że Japonja wystąpiła z propozycją wycofania z użycia łodzi podwodnych i awiomatek. Z drugiej strony, dążąc konsekwentnie po wytkniętej linji, buduje Japonja lotniska i porty lotnicze na wyspach Mórz Południowych, — ostatnio na wyspie Saipan, która leży w odległości zaledwie czterystu kilkudziesięciu km od wyspy Guam. Wyspa ta stanowi jedną z ważniejszych, ufortyfikowanych baz Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej, jako leżąca na drodze Ameryka—Filipiny i stanowi poniekąd zaporę dla Japonji na drodze do bogatych w naftę wysp Indyj Wschodnich. Po dokonaniu odpowiednich robót na wyspie Saipan amerykańska baza będzie z 3-ch stron otoczona wyspami Japońskiemi. W obecnej chwili Japonja już trzyma rękę na pulsie Oceanu Spokojnego, ponieważ większość kabli podmorskich krzyżuje się na wyspie Yap.

* * *

W dniu 3 listopada 8 myśliwskich samolotów japońskich w towarzystwie jednego bombowego przeleciało granicę Sowietów i zrobiło raid wgłąb około 30 km. Samoloty stale latają nad Władywostokiem i robią zdjęcia z fortyfikacyj. Na wszelkie interwencje Sowietów, władze japońskie kategorycznie temu zaprzeczają, powołując się na wydany zakaz, zbliżania się na 2 km do granicy Sowietów, samolotom japońskim.

LITWA.

Dwuch litewskich lotników wojskowych ppłk. Gustaitis i major Jabłonskis dokonali lotu pokazowego po państwach Bałtyckich na dwuosobowym samolocie Anbo IV z silnikiem Bristol Pegasus. Samolot odwiedził Rygę, Talin, Helsingfors i zpowrotem do Kowna. Etapy te zostały pokryte w 50, 60, 120 i 130 minut przy średniej szybkości 290 km na godzinę. Anbo IV jednopłat został zaprojektowany przez płk. Gustaitisa i wykonany w wojskowej fabryce lotniczej w Kownie. Początkowo był wypuszczony z silnikiem Pratt Whitney Wasp 450 MK, ostatnio zaś z silnikiem Bristol Pegasus L. 2 600 MK.

MANDŻURJA.

Wojskowe warsztaty w Mukdenie wybudowały na zasadzie licencji 2 samoloty Fokkera. Będą one pierwszymi samolotami wybudowanemi w Mandżurji, poza silnikami „Kotobuki" 400 MK, z materjałów całkowicie krajowych.

NIEMCY.

Od 1 listopada 1933 r. koleje państwowe „Reichsbahn" zorganizowały nocną służbę lotniczą pomiędzy Berlinem a Królewcem; droga trwa niespełna 3 godziny. Służba lotnicza w tym wypadku zastąpiła pociągi pośpieszne.

* * *

Dr. Rust, Pruski Minister Oświaty, zadecydował wprowadzenie nauki lotnictwa w wyższych i niższych szkołach; kurs lotnictwa będzie się składał z zajęć praktycznych i teoretycznych na równi z innemi przedmiotami, objętemi programem. Tak, że w obecnej chwili w Niemczech D. L. V. organizuje Narodowe Lotnictwo Sportowe a szkoła przygotowuje do niego kadry.

* * *

W dalszym ciągu trwają próby na linji Berlin — Rio-de-Janeiro. Okręt Westphalen podczas drugiej swej podróży na Południowym Atlantyku ma 4 wodno-samoloty. W dniu 7 listopada wodnosamolot Dorniera „Monsun", pilotowany przez Klausbrucha, wyleciał z Bathurst do okrętu, na drugi dzień odbył dalszą trasę z okrętu do Natalu. Całkowity czas właściwego lotu trwał tylko 15 godzin i 5 min.

* * *

W ostatnich czasach wytwórnie lotnicze zgodnie z planami rządowemi przenoszą swoje fabryki, np. Zakłady Dorniera, przeniosły się z Friedrichshafen i wybrzeża jeziora Konstanckiego do Wismaru nad morzem Bałtyckiem, niedaleko od Lubeki.

* * *

„Dereluft" — Towarzystwo Lotnicze, które eksploatuje linje Berlin — Moskwa (1.682 km) i Berlin — Leningrad (1.586 km) stwierdza, że w roku 1933 nastąpiło zwiększenie ilości: przewiezionych pasażerów o blisko 60 procent, listów o 24 procent i ładunków o 57 procent, wszystko w stosunku do roku 1932.

* * *

Zakłady Dorniera wypuszczają samolot „Do—Y", wyposażony w 3 silniki „Jupitera", samolot ten, nadaje się do transportu towarów, lub do bombardowania dziennego, średnia szybkość 220 km na godzinę, promień działania 1.500 km.

* * *

Podczas swego przemówienia w Essen z okazji uroczystego nabożeństwa, poświęconego pamięci kpt. Oswalda Boelke, znanego wojennego lotnika niemieckiego, gen. Goering — Minister Lotnictwa Niemiec, zwrócił się z apelem lotnictwa niemieckiego do narodu, aby podtrzymał wysiłki lotnictwa i nie pozwolił wyrugować Niemcy z pośród mocarstw powietrza. Prasa zagraniczna, omawiając to przemówienie, twierdzi, że Niemcy rozumieją pod nazwą Lotnictwa Obronnego, Lotnictwo zaczepne, wychodząc z założenia, że „atak jest najlepszą obroną". W dalszym ciągu prasa omawia wysokie wyszkolenie pilotów, pracujących na linjach lotniczych i statkach, wyposażonych w katapulty. Również zastanawia się nad otoczoną tajemnicą działalnością Niemieckiej Ligi Obrony Lotniczej, która wydatkowała w roku ubiegłym około 500.000.000 mk. niem.

* * *

Lotnictwo niemieckie gwałtownie przebudowuje się do wymiarów, odpowiadających Państwu Niemieckiemu. Ostatnio Ministerstwo Lotnictwa wydało polecenie całemu szeregowi znanych firm technicznych wykonanie sprawdzianów i narzędzi niezbędnych do seryjnej fabrykacji samolotów bojowych. Fabryki Mercedesa i Boscha przygotowują się do produkcji nowych typów bojowych samolotów Heinkel. Ostatnio zakłady Heinkla budują jednoosobowe samoloty myśliwskie o bardzo wysokiej wydajności.

PORTUGALJA.

Rząd Portugalski zakupił pewną ilość samolotów Hawker Fury z silnikiem Rolls Royce. Samoloty te dostarczono Lotnictwu Wojskowemu i będą pierwszymi samolotami myśliwskimi w lotnictwie Portugalskiem.

RUMUNJA.

3 samoloty Messersschmitt 23 B jednopłaty z silnikami Siemens 13 (80/95 MK) pilotowane przez majora Cernescu, kpt. Fantazi i kpt. Dawidescu wystartowały z Bukaresztu w dniu 23 październikа r. b., aby dolecieć do Capetown (Przylądek Dobrej Nadziei). Z Kairu samoloty leciały trasą „Imperial Airways (Linja Komunikacyjna), lecz niestety musiały przerwać lot po przeleceniu aż do Malacali, z tego powodu, że samoloty budowane z drzewa zanadto wyschły w Egipcie, później zaś zbyt napęczniały w tropikalnej wilgoci dalekiego południa. Pewne części drewniane należało poobcinać, aby umożliwić pracę regulowania samolotu. Na południu od Malacali okolice wyglądają, jak duże jezioro, wobec czego lotnicy zrezygnowali z dalszego lotu i powrócili do Rumunji.

STANY ZJEDNOCZONE.

12 oficerów pilotów pod kierownictwem płk. Jonetta udaje się do Chin, gdzie obejmą stanowiska instruktorów w szkole lotniczej w Hang-Szu. Przewiduziano, że w ciągu 8 miesięcy szkoła wypuści około 50 pilotów z tem, że każdy wyjdzie ze szkoły, mając nie mniej, jak 180 godz. lotu.

* *

Olbrzymi wodnosamolot Sikorskiego, przeznaczony dla „Pan American Airways", w tych dniach wykona swój pierwszy lot.

* *

Dotychczasowe okręty awiomatki stanowią przeróbki obecnych okrętów wojennych. Obecnie Ameryka buduje okręt „Ranger". Pierwszy okręt awiomatka, zaprojektowany i wykonany jako taki będzie gotów w 1934 r. Okręt posiada wyporność 13.800 ton i może pomieścić 76 samolotów. Jest prawie dwa razy mniejszy od obecnych „Lexington" i „Saratoga", bierze prawie tę samą ilość samolotów, szybkość wynosi 29.5 węzła na godzinę. Dwa następne okręty o wyporności 20.000 ton są w obecnej chwili w budowie i otrzymają nazwę „Yorktown" i „Enterprise".

SOWIETY.

Dnia 22 listopada zginął olbrzymi samolot sowiecki K. 7. Katastrofa wydarzyła się w okolicach Charkowa, podczas próbnego lotu, śledztwo ustaliło, że samolot znajdujący się na dużej wysokości nagle stanął w płomieniach i nikt z załogi nie zdołał wyskoczyć ze spadochronem. Samolot K. 7 był dumą sowieckich konstruktorów lotniczych; katastrofa miała przebieg identyczny z katastrofą z przed dwóch miesięcy, kiedy zginęło wielu dygnitarzy lotnictwa z szefem na czele.

TURCJA.

Nadeszły 2 wodnosamoloty z serji obstalowanych przez rząd. Samoloty budowała firma Supermarine Aviation Works w Anglji, silniki Hispano Suisa 600 MK; cena każdego wodnosamolotu wynosiła 750.000 zł.

Dr. ZDZISŁAW MELIŃSKI

OBRONA PRZED BOMBAMI ZAPALAJĄCEMI

Pomimo wielkiej różnorodności znanych obecnie bomb zapalających można je podzielić, z punktu widzenia obrony, na dwie grupy. Pierwszą grupę stanowią bomby z zapalnikiem normalnym, napełnione łatwopalnemi środkami o łącznej wadze 10 — 60 kg. Mogą one spowodować groźne pożary natychmiast po wybuchu i stać się przyczyną zniszczenia trafionych przez nie objektów, głównie ze względu na stosunkowo długi czas potrzebny do spalenia się zawartości pocisku i poważny zasięg ognia spotęgowany jeszcze rozpryskiem. Bomba tego rodzaju o ile napotka materjał łatwopalny, jak np. suche drzewo, słomę, tkaniny, smary i t. p. będzie niewątpliwie bardzo skuteczna, pomimo, że temperatura wytworzona przy spalaniu nie będzie wysoka. Poza niską temperaturą spalania dalsze utrudnienia wynikają z konieczności trafienia łatwopalnego celu, oraz stosunkowo wysokiej wagi bomby. Wybuch, który nastąpi w środowisku niepalnem, albo bardzo trudno palnem nie pociągnie za sobą dalszych skutków o ile ogień nie zostanie przeniesiony siłą wiatru, względnie temperatura spalania bomby nie spowoduje wybuchów i zapalenia się łatwopalnych materjałów znajdujących się w pobliżu. Skutki działania tego rodzaju pocisków, wybuchających na grubych płytach żelaznych, betonowych, kamiennych i t. p. będą nikłe o ile nie znajdą się w pobliżu substancje łatwopalne. Groźne pożary powstaną wszędzie tam, gdzie po przebiciu dachu bomba rozleje swą płonącą zawartość na łatwo-zapalne materjały jakie znajdują się na strychach, w magazynach, zbiornikach ropy, paliwa i t. p. W tych wypadkach nie będzie można stosować obrony przeciw poszczególnym kategorjom bomb zapalających, a to ze względu na niemożliwość zlokalizowania pożaru w miejscu wybuchu. Powstaną wówczas prawie natychmiast groźne pożary, które należy zwalczać wszelkimi środkami będącymi w dyspozycji straży pożarnych. Samoobrona przeciwpożarowa ludności cywilnej musiałaby osiągnąć stopień nadzwyczajnej sprawności, aby mogła w takich wypadkach z powodzeniem zastąpić stałą straż pożarną. Jednakże praktyka ostatnich lat wojny światowej wykazała, że bomby typu powyżej opisanego nie nadają się do masowego zastosowania w wojnie lotniczej. Główną przeszkodę stanowi ich waga, która nie pozwala samolotom bombardującym na zabranie większego transportu. Ponieważ główny efekt przypisuje się masowemu ich zrzucaniu nad miastami i ośrodkami nieprzyjaciela, w ilościach wykluczających nietylko obronę przeciwpożarową, a nawet dokładną orjentację, co do ilości zrzuconych pocisków i powstałych wybuchów, zwrócono więc uwagę na bomby lekkie, których waga nie przekracza naogół 1 kg. Stanowią one drugą kategorję bomb zapalających, która już pod koniec wojny światowej doczekała się powszechnego zastosowania, a którą współczesna literatura fachowa określa jako jedną z najgroźniejszych, względnie najgroźniejszą broń lotniczą.



Rys. 2 Wybuch bomby elektronowej.

Lekkie bomby zapalające mają za zadanie wywołanie jaknajwiększej ilości pożarów przy niewielkiej sile przebijania. Wybuchy następują przeważnie po przerwaniu dachu na strychach domów, względnie na pierwszem piętrze magazynów i zbiorników. Wspólna ta cecha jest charakterystyczna dla wszystkich pocisków tego rodzaju niezależnie od różnic konstrukcyjnych, wynikających z zastosowania rozmaitych zapalników i substancyj zapalających. Pod względem działania bomby po wybuchu należy liczyć się z dwoma zasadniczemi odmianami, w które dają się ująć wszelkie inne rodzaje. Są to bomby fosforowe i elektronowe.

Bomby fosforowe posiadają zapalnik zwykły z wkrętką głowicową, przyczem w czasie wybuchu następuje rozerwanie górnej części pocisku, z której wypływa płonąca mieszanka fosforowa (należy zaznaczyć, że fosfór zapala się na powietrzu samorzutnie). Zazwyczaj bywa stosowany fosfór żółty, który znajduje się wewnątrz bomby przeważnie w roztworze dwusiarczku węgla. Po wybuchu bomby roztwór paruje i jednocześnie zapala się, wytwarzając na powietrzu gęsty, biały dym o przenikliwym zapachu i działaniu trującem. Wybuch powoduje rozprysk fosforu, którego cząstki znaczą swoją drogę smugami dymu. Płomień bomby jest nikły, temperatura niewielka. Bombę fosforową poznać można po gęstym białym dymie i smugach rozpryskującej się mieszanki fosforowej. Znaczą one często przy spadaniu drogę białym dymem w powietrzu (rys. Nr. 1).. Ich działanie ogranicza się tylko do suchych łatwopalnych substancyj. Efekt moralny wybuchu jest poważny.

Bomby elektronowe (termitowe), wybuchają przy uderzeniu i wytwarzają niezwłocznie bardzo wysoką temperaturę do 3000° C, dzięki której pali się płomieniem nawet metalowa skorupa bomby. Czas spalania wynosi około 5 minut. Na rys. Nr. 2 widzimy bombę elektronową w kilka sekund po wybuchu na drewnianej podłodze pod sklepieniem z desek o wysokości 1 metra. Po upływie jednej minuty bomba uległa stopieniu i termit spala się, wydzielając oślepiający blask. Deski sklepienia uległy częściowemu zwęgleniu (rys. Nr. 3). Drewniana podłoga, na której pali się zawartość bomby, zostaje zwęglona. Przy niewielkiej grubości desek podłogi może nastąpić jej przepalenie i rozszerzenie pożaru. Przy kilku-centymetrowej grubości desek górna zwęglona warstwa drzewa chroni dalsze warstwy przed działaniem ognia, tembardziej jeżeli powierzchnia drzewa jest gładka, co utrudnia jego zapalenie. W takim wypadku następuje zwęglenie drzewa na głębokości 1 cm. Blacha zostaje stopiona, grube płyty metalowe (powyżej 15 mm w przekroju) chronią skutecznie przed małokalibrowemi pociskami elektronowemi. Mur, beton i podłogi cementowe o ile nie zostaną przebite siłą uderzenia nie ulegają zniszczeniu. Z tego wynika, że mała bomba elektronowa, która wybuchnie na pokładzie cementowym, grubych płytach metalowych, względnie na gładkiej powierzchni grubej podłogi drewnianej nie wywoła większego zniszczenia; ale tylko wówczas jeżeli uda się zlokalizować jej działanie i zmusić do spokojnego spalenia na miejscu wybuchu. Natomiast najmniejsze ilości wody powodują natychmiastowy rozprysk i wybuchy wytworzonej mieszaniny wodoru z tlenem, t. zw. gazu piorunującego. Wybuch ten może być o wiele groźniejszy od pierwszego wybuchu bomby ponieważ wywołuje on silny rozprysk termitu. Wybuch tego rodzaju widzimy na rys. Nr. 4, który ilustruje działanie wody na płonącą bombę elektronową. Pożary wywołane przez małe bomby elektronowe i fosforowe posiadają, jak widzimy wspólną cechę: dają się one względnie łatwo zlokalizować. Wprawdzie w obu wypadkach ograniczenie pożaru jest spowodowane różnemi przyczynami, u bomb fosforowych niską temperaturą spalania, u elektronowych spokojnem spalaniem bez rozprysku. Z punktu widzenia obrony jednak najważniejszą własnością tych bomb jest możliwość ograniczenia ognia do miejsca wybuchu i niedopuszczenia do powstania pożaru.

Różne własności wymagają odmiennych metod ograniczenia, względnie gaszenia ognia powstałego na skutek wybuchów obu rodzajów bomb. Tak w jednym jak i w drugim wypadku należy podzielić akcję przeciwpożarową na dwie części: gaszenie samej bomby i gaszenie pożaru, wywołanego wybuchem bomby. *Przy gaszeniu bomby*, tak w jednym, jak i w drugim przypadku *wody stosować nie wolno.*

Bombę fosforową, znajdującą się w środowisku niepalnem względnie trudnopalnem można pozostawić aż do całkowitego spalenia się zawartości. Powstały od wybuchu ogień na otaczających przedmiotach można po wypaleniu się



Rys. 3 Bomba bezpośrednio po wybuchu.



Rys. 4 Rozprysk termitu przy gaszeniu wodą.

bomby gasić wodą. Przy wybuchach bomb fosforowych w środowiskach łatwopalnych należy przedewszystkiem zagasic bombę, przysypując ją wilgotnym piaskiem i wynieść ją czemprędzej np. na łopacie na podwórze. Tutaj można złożyć bombę, która wypali się sama po wysuszeniu piasku. Użycie gaśnic chemicznych wywoła tylko rozprysk fosforu i powiększy rozmiary pożaru. Najniezawodniejszym środkiem gaśniczym jest mokry piasek dla przytłumienia ognia, oraz usunięcia przygaszonej bomby z zagrożonego miejsca. Gaszenie powinno się odbywać przy użyciu masek przeciwgazowych dla ochrony przed trującemi dymami, wytwarzającemi się przy spalaniu bomby.

Gaszenie bomb elektronowych i termitowych powinno się odbywać *wyłącznie zapomocą suchego piasku.* Palący się termit należy przysypać grubą warstwą suchego piasku i jeżeli podłoga, na której bomba wybuchła jest dość wytrzymała (grube deski, cement, beton, cegła) czekać aż się bomba spali. Tymczasem zasypać bombę i jej najbliższą okolicę suchym piaskiem, niedopuszczając przez to do zajęcia się pobliskich przedmiotów i materjałów. O ile zagraża wybuch, albo przepalenie się podłogi i rozszerzenie pożaru wówczas należy usunąć palącą się bombę do naczynia z piaskiem i wynieść ją z domu. Nabierając na łopatę należy ją uprzednio pokryć piaskiem, w przeciwnym razie bowiem zostanie ona natychmiast przetopiona. Najlepiej jednak zlokalizować pożar suchym piaskiem na miejscu i przeczekać, obserwując spalanie się bomby (rys. 5). Czas spalania wynosi około 5 min. Po spaleniu się bomby należy się przekonać, że nie ma więcej roztopionego metalu i wówczas można gasić ewentualny pożar otoczenia zapomocą wody. Piasek przygotowany do gaszenia musi być przechowywany pod zamknięciem w miejscu bezwzględnie suchem, ponieważ posiada on własność przyciągania wilgoci z powietrza. *Wilgotny piasek nie nadaje się do użytku.*

W akcji samoobrony ludności przed działaniem bomb zapalających odgrywają najważniejszą rolę wszelkie poczynania, które zabezpieczają budynki przed pożarami, względnie utrudniają ich rozprzestrzenienie. Przygotowania obrony przeciwpożarowej obejmują trzy zasadnicze działy: Urbanistykę, przysposobienie i uodpornienie istniejących budynków, organizację samoobrony mieszkańców, ich wyszkolenie, oraz zaopatrzenie techniczne. Pomijamy omówienie zagadnień urbanistyki dostosowanej do potrzeb obrony przeciwlotniczej ze względu na poważne trudności materjalne stojące na przeszkodzie realizacji jej postulatów i przejdziemy do omówienia przygotowania i uodpornienia istniejących budynków. Wychodząc z założenia, że przewiduje się masowe użycie lekkich bomb zapalających, które po przebiciu dachu będą prawdopodobnie wybuchały na pierwszej napotkanej przeszkodzie, należy przedewszystkiem starać się o zabezpieczenie stropów i strychów. W pierwszym rzędzie *muszą zostać usunięte z poddaszy wszystkie sprzęty i rupiecie, które przedstawiają bardzo podatne środowisko dla pożarów* na skutek wybuchów bomb. Następnie należy uodpornić podłogi strychów, względnie w tych wypadkach, gdzie są one za słabe zastąpić je posadzką z cegły względnie z gliny. Podłogi z grubych desek wystarczy gładko zheblować i pokryć farbą ochronną albo zaimpregnować. Wszelkie części drewniane jak belki, przegrody z desek, stropy należy impregnować środkami utrudniającemi palenie, albo pokryć je farbą ogniochronną.

Najstarszym i najprostszym impregnatem jest ałun, który przy wyższej temperaturze traci wodę krystaliczną i utrudnia palenie zaimpregnowanego drzewa. Przy wyższych temperaturach spala się



Rys. 1 Spadająca bomba fosforowa.



Rys. 5 Gaszenie piaskiem.

na tlenek glinu, który pokrywa drzewo gęstą krustą. Oprócz impregnacji stosuje się powlekanie substancjami trudnopalnemi, jak np. mieszaniną szkła wodnego z cementem, gipsem albo kredą. Do nowoczesnych środków ochronnych używa się chlorku wapna, chlorku magnezu, siarczanu cynku, chlorku cynku, chlorku amonu, kwasu bornego, chlorku cyny, boraksu, kwasu fosforowego i innych. Impregnację stosuje się celem trwałej i skutecznej ochrony przed działaniem ognia, farby ogniotrwałe natomiast posiadają skutek słabszy i przemijający. Oprócz wymienionych środków używa się często oszalowania drewnianych części, konstrukcyj budowlanych azbestem, blachą żelazną, gliną i t. p. Ta metoda jest jednak nieodpowiednia ponieważ drzewo pod oszalowaniem często próchnieje. Jak wykazują doświadczenia poczynione zagranicą, najskuteczniejszym środkiem ochronnym jest impregnacja. Skuteczność przejawia się w ten sposób, że drzewo impregnowane zwęgla się tylko w miejscach spalania termitu, natomiast nie pali się samodzielnie, nie przenosząc w ten sposób pożaru dalej. Działanie bomb zostaje ograniczone do powierzchni działania termitu.

Organizacja samoobrony mieszkańców domów, oraz ich wyposażenie techniczne zostały poruszone w artykule zamieszczonym w „Locie Polskim" we wrześniu r. b. Podkreślić należy, że tylko przy wypełnieniu obu warunków, przygotowania budynków i zorganizowania samoobrony mieszkańców można mówić o skutecznej obronie przed działaniem bomb zapalających.

Sprawa kosztów związanych z przygotowaniami obrony, a zwłaszcza z uodpornieniem budynków i wyszkoleniem, oraz zaopatrzeniem domowych straży pożarnych nie powinna stać na przeszkodzie ich realizacji. Tembardziej, że dodatnie skutki dadzą się odczuć już w czasie pokoju przez zmniejszenie ilości pożarów. Fakt ten powinien wzbudzić zainteresowanie zarówno odpowiednich władz, jak i towarzystw asekuracyjnych. W tym wypadku zabezpiecznie się na wypadek przyszłej wojny, dałoby odpowiedni efekt już w czasie pokoju.

Zorganizowanym i przygotowanym

do obrony przeciwlotniczo-gazowej

NIC GROZIĆ NIE BĘDZIE!

KRONIKA MIESIĘCZNA

Trudno jest pisać kronikę miesięczną o lotnictwie — w zimie. Lato jest do latania, powiada stare przysłowie, zima do spania. Jak należy spać — pozostawiam woli czytelników. Jedni lubią na prawym, drudzy na lewym boku, inni poprostu kontentują się spaniem u boku. Wolnoć Tomku w swoim domku, czasem wolnoć i w cudzym, bo rewolucja wszechświatowa uzyskała i na tem polu duże zdobycze. Ale, a propos zdobyczy rewolucji: w czasie pobytu naszych lotników w Moskwie przyszło do wielkiego zbliżenia się, niby realizowania przymierza między „staremi a nowemi laty".

Stosunki zawiązano szczerze i serdeczne. Chęć współpracy sąsiedzkiej kwitła na każdym kroku.

Wygłoszono wiele mów. Jedną z nich tłumaczył z języka polskiego na swoje Radek. Poczem głównokomenderujący wojskami ofiarował zkolei usługi, by Radka przetłumaczyć znowu na rosyjski. Tak sobie wzajemnie świadczyli grzeczności.

W czasie wielkiej defilady, lotnicy nasi stali tuż przy mauzoleum Lenina. Wojska lotnicze sowieckie nie defilowały. Był to akt niezwykłej kurtuazji, dla naszych, którzy z powodu złych warunków atmosferycznych, do Moskwy samej dolecieć nie mogli.

Tyle o Moskwie, teraz wracamy do Warszawy. Lotnictwo objęło już tak szeroką skalę dziedzin życia współczesnego, że nie może być obcem i Akademji Literackiej, założonej świeżo w Warszawie. Co było na posiedzeniu inauguracyjnem— nie powiem. Wszyscy widzieli odnośne tytuły sprawozdawcze w gazetach codziennych. Ale podobno akademicy mają się zająć kwestją języka polskiego. Ja jeszcze nie jestem wprawdzie w Akademji, mimo, iż były pewne propozycje w tym względzie, ale wysunę do oficjalnego zatwierdzenia parę słów. Są to nazwy służbowe. Rdzennie polskie. Przynoszące zaszczyt niezwykle wykwintnemu wynalazcy. Otóż: trzeba wiedzieć, że pod karą śmierci nie wolno użyć w wojsku słowa „kaseta" (fotograficzna, do klisz); nazywa się ona od niedawna: *obtułka*. Także niechaj Pan Bóg was broni, nie wymawiajcie wyrazu: „objektyw". Rodzimy genjusz otaksował to międzynarodowe miano, dźwiękiem polskim: *przedmiotnik*. Kto nie wierzy—może się przekonać. Akumulatory też nareszcie djabli wzięli. Ludzie nowocześni nie uznają łaciny. Na „wywieszkach" w sortowni, czy w magazynach, widnieje napis: *zasobniki*. A filtr, taki sobie filtr żółty, czy innej skromniejszej barwy, zmienił się, jak kameleon w sączka *Sączek* — uważacie. Nie od słowa sąg (drzewa), czy sęk (jechał go sęk), ale od lirycznego sączyć. Poezja odgrywała wielką rolę w wysiłkach nowotwórczych słowa polskiego. Ktoś mi mówił, że poeci dość nisko stoją w gradacji zawodów, jeżeli chodzi o inteligencję. Od końca zacząwszy: tenor operowy, malarz, potem poeta. Jestem jednak głęboko przekonany, że wymyśliciel „sączka" ma piękny głos, dużo wyższy od basu, na poetę natomiast nie wygląda wcale.

Więc Akademjo, błagam, do dzieła. Niech każdy z nieśmiertelnych zażąda kilku Instrukcji o obchodzeniu się, czy konserwacji sprzętu lotniczo-technicznego, a praca na lat kilkanaście zapewniona. Jakie tam spotkają niespodzianki!

Lubię niespodzianki. Moi mili czytelnicy! Lubicie je zapewne wraz ze mną. Chcąc zrobić miłą niespodziankę, postanowiłem śladem wielkich ludzi rozpisać konkurs. Nagroda: paczka papierosów „Dames", lub cykl oprawionych moich „Kronik Miesięcznych"—do wyboru. Jeżeli będziecie się jeszcze krzywić, znęcę was, pokazując od niechcenia Dzieła Zebrane J. Baykowskiego. (Komplet, ale bez Ut).

Oto zacytuję ustęp z pewnej powieści. Zgadnijcie, czyjego pióra są te opisy lotnicze? Czy to kobieta, czy mężczyzna, oraz czy jest zawodowo, czy też tylko dla przyjemności — lotnikiem (iczką)?

Proszę słuchać:

„Szumiało mu w uszach i mieniło się w oczach. Nie wiedział, czy leci nizko, czy wysoko nad ziemią, ani też dokąd leci.

Nie odważał się spojrzeć w dół Był pewny, że przy pierwszej próbie dostanie zawrotu głowy.

Gdy się wreszcie przezwyciężył i spojrzał na ziemię, zdawało mu się, że widzi pod sobą rozpostartą wielką szachownicę, podzieloną na niesłychanie wielką ilość dużych i małych kwadratów.

„Dokąd też zawędrowałem?" zapytał siebie.

Widział tylko kwadrat przy kwadracie. Jedne były podłużne, inne szerokie, ale wszystkie miały kąty i proste brzegi. Nigdzie nie było zaokrągleń, czy skrzywień.

I chłopiec pojął, że wielka kratkowana szachownica, nad którą przelatywał, jest to płaszczyzna Skanji. Zaczynał teraz rozumieć dlaczego wydaje się taką pokratkowaną i tak kolorową. Jasno zielone kwadraty rozpoznawał przedewszystkiem — były to łany żyta. Zasiane zeszłej jesieni. Żółto szare kwadraty były to rżyska, które zeszłego lata przyniosły plon, brunatne: to pola po koniczynie, a czarne — nagie pastwiska, lub zaorana rola. Brunatne plamy z żółtym brzegiem były z pewnością lasami bukowemi, w których wielkie drzewa, rosnące w głębi lasu obnażają się w zimie zupełnie, a młode buki na skraju zachowują swoje zeschłe, zżółkłe liście aż do wiosny. Były tam także małe, ciemne kwadraty z czemś szarem pośrodku. To były duże czworokątne dworki z poczerniałemi strzechami i brukowanemi podwórkami. I były jeszcze kwadraty pośrodku zielone, odgraniczone brunatną linją . Rozpoznawał w nich ogrody. W których trawniki już zieleniały, a drzewa otaczające je, stały jeszcze brunatne i nagie". [1]).

Na zakończenie mojej kroniki chciałbym naturalnie omówić najnowsze zdarzenia z dziedziny lotnictwa. Otóż dowiedźcie się, że jeszcze nie ustalono definitywnie składu załóg polskich w Challenge'u. Nazwiska podane przez prasę są propozycjami Aeroklubu.

Dalej, że jeszcze nie ukończono rokowań z Niemcami w kwestji linji lotniczej Warszawa — Berlin, jak również, że jeszcze Pronaszko nie rozbił żadnej nowej maszyny.

E. Hardt

---

[1]) *Dla niecierpliwych:*

1. Selma Lagerlöf lat + 60.
2. Wiadomo — kobieta.
3. Wogóle nigdy nie latała, a ustęp jest wyjęty z książki „Cudowna podróż". Książka ta była na świecie przed samolotami.
4. Widać z tego, że niepotrzeba Meissnera do opisów lotniczych.

MARYLA KUCZKOWSKA-SZTYBEL

MASKOTA

— A masz już swoją maskotkę? Nie? To ci dam ślicznego pajacyka, albo lepiej wyhaftuję ponsowe serduszko na białym jedwabiu, chcesz?

— Nie, maleńka, nie dawaj mi żadnej maskotki. Pomyśl, nosić przy sobie jakiś śmieszny drobiazg i przez przypadkowe zapomnienie go kiedyś — poddawać się nierozsądnemu zdenerwowaniu, nie! lepiej daj mi żywe serduszko... twoje

Moje? Tad! ależ masz je oddawna ty wiesz...

Chwila — wieczność...

— Mary! więc dajesz mi swoje serce, jako maskotkę — głos mu drga i nabiera surowych, uroczystych tonów — dajesz mi je niepodzielnie, prawda. A gdy będę sam, daleko, w górze, ono będzie przy mnie! będzie strzegło w przygodzie—pamiętaj! pamiętaj — że gdy odwróci się odemnie choć na chwilę — to jakbym zgubił swoją maskotę! A wiesz, co to znaczy zgubić maskotę?...

To była ich ostatnia rozmowa tam, w starym parku jej rodziców, pod szumiącemi lipami.

Potem Tadeusz poleciał do Gdyni na wielkie manewry lotnicze, a Mary pojechała do Warszawy, do ciotek, gorączkowo szykować wyprawę — za trzy miesiące ich ślub!

Wkrótce dostała list: w Gdyni na zakończenie manewrów szykują się wielkie zawody lotnicze, jej Tadek ma nadzieję zdobyć konkurs! Kocha, tęskni, wierzy w swoją maskotę — zwycięży!

Płynęły dni. Rano sprawunki pod opieką legjonu kuzynek, potem krawcowe, modystki, przymierzanie, narady.

A wieczorami — dancing, z kuzynkiem Stachem lub Kaziem, trzeba przecież parafjaneczce pokazać rozkosze stolicy.

Pobłażliwie kiwały głowami ciocie: niech się Maruśka zabawi! Po ślubie zamkną się w Porębówce, przyjdą obowiązki, może dziecko... niech choć przez parę miesięcy dziewczyna użyje świata... A kolega Stacha, ten miły major Czyński, taki wesoły, uprzejmy i tak się Maruśką zaopiekował...

Co wieczór, wystrojony, wyświeżony, zjawia się major.

— Jedziemy, panno Mary?

— Jedziemy! jedziemy, panie Leszku! do Oazy... Cioteczka z nami? nie? a Stach?

Stach niezawsze ma ochotę, więc często zostawia kuzynkę pod opieką sympatycznego kolegi.

— — — — — —

Co się stało? Mary nie wie, nie umie sobie wytłumaczyć... Czy zbyt upojnie łkały skrzypce Rumuna, czy zbyt ponętnie kołysało kuszące tango? czy zawinił tu mrok zacisznej loży i mocny coctail... że dłoń poszukała dłoni i splotły się palce łaknącym uściskiem...

A potem — te dziwne, nieznane słowa, od których war buchał do twarzy i bladło, och, jak bladło i oddalało się wspomnienie Tadka...

Powrót do domu o świcie w zamkniętej taksówce... jak słodko obejmowało silne, męskie ramię, jak zuchwałą, płomienną pieszczotą błądziły wargi po jej dłoniach, aż do łokcia...

Nieznane, dziwne uczucia, nieznany zawrót głowy...

— Dowidzenia, Mary najśliczniejsza! przyjadę dziś przed wieczorem, zabiorę moją panią na spacer za miasto, będziemy sami, dobrze? tylko sami!

— Tak, tak...

Już są przed domem, Mary wysuwa się z jego objęć, ostatnim odruchem świadomości chroni usta przed nachylonemi nad nią drapieżnie wargami i ucieka.

Płonącą twarz tuli Mary do poduszki i do pęku fijołków— to od niego, od Leszka...

Nie może długo zasnąć. Zegar wydzwania jakąś godzinę. Z za ciężkich stor dobiega lekki gwar miasta... i nagle jakiś dziwny, przejmujący szum, tuż za ścianami, jakby warkot samolotu, ale jak dziwnie blizko...

Mary zrywa się z łóżka, podbiega do okna, rozchyla firany, — nic nie widać na bladem niebie, a przecież... ona słyszy, och! jak wyraźnie słyszy: łopoce śmigło, warczy motor... Co to jest, co się dzieje?! hałas już wprost piekielny zda się rozsadzać ściany, jakby ten samolot koszmarny był tuż, obok niej, nad nią, czy może w jej sercu...

Jej serce?... maskota! przypomniała nagle — — —

„Gdy serce twe odwróci się odemnie choćby na chwilę...

O Boże! Boże! cóż ona zrobiła! Tad stracił swoją maskotę! na krótko — lecz stracił i teraz może jest tam w przestworzach samotny, bezbronny...

Trwożny rzut oka na kalendarz — którego to dzisiaj? jedenasty sierpień, wtorek, tak! tak! to dzisiaj Tad miał latać dziś o świcie, właśnie wtedy, gdy ona wracała do domu...

Jak żmija jadowita, wpełzło do struchlałego znagła serca bezwiedne przeczucie nieszczęścia.

Nie! nie! to niemożliwe, nic się nie stało! ja nie chcę!

Nagle — jak potwierdzenie rozpaczliwych myśli, z ulicy dobiega krzyk gazeciarza: straszna katastrofa lotnicza w Gdyni ostatnie wiadomo-o-o!... straszna katastrofa!...

Buntowniczy szloch rozrywa piersi, zaciśnięte pięści odpychają od rozwartych grozą oczu potworny majak...

Morze — wzburzone, rozhukane morze, kołysze szczątki połamanego samolotu, a dalej, na falach, to ginie, to wychyla się z grzyw zielonawych pian bezwładne, martwe ciało...

O-och! nie!...

I znów... biały piasek nadbrzeżny... dymią się zwęglone szkielety skrzydeł, a obok — widzi, wyraźnie widzi — jakiś kształt w skórzanem ubraniu... z pod lotniczego hełmu wysuwają się jasne włosy, splamione krwią... Zamierające wargi szepcą: gdzie moja m-a-s-k-o-t-a...

Matko Boska! ratuj! ja już nigdy! nigdy! bezradnie, jak maleńkie dziecko, powtarza Mary żarliwe, naiwne przysięgi.

Mijają godziny... W jakiejś chwili pukanie do drzwi.

— Panienko, pan major czeka.

— Co? kto?! nie, nie wyjdę, proszę powiedzieć, że nie wyjdę, niema mnie, jestem chora, ach, wszystko jedno, co!...

Wzrok zatrzymuje się nagle na bukiecie fijołków, porzuconym na poduszce. Mary chwyta kwiaty, nienawistnym gestem wyrzuca je przez okno i wybucha płaczem.

— Tad! Tadeńku jedyny! wróć! znajdziesz swoją maskotę, tylko wróć!...

Dobroczynny sen tuli jej powieki na chwilę, bo znów budzi się na gwałtowne, tym razem, pukanie.

— Panienko, depesza.

Mary, jak automat, idzie do drzwi, zlodowaciałemi palcami ujmuje podany papier i wraca do łóżka... oślepłe od łez oczy, patrzą na złożoną depeszę — nie czyta, wie, czuje, rozumie, że stało się, że musiało się stać to najstraszniejsze... Mary już nie płacze, nie modli się — — — wie, że okropnej rzeczywistości nie cofnie nic.

Mijają długie chwile... ostrożnie, powoli, jakby wieko trumienne, otwiera depeszę...

Chce widzieć, chce własnemi oczami zobaczyć swoje nieszczęście...

Czyta — — —

„Nie wierz gazetom stop mały wypadek stop aparat uszkodzony stop zdrów wracam wieczornym pociągiem stop Całuję Tad"

— Boże! dzięki! Mary pada na kolana i szalonemi pocałunkami okrywa wąskie paski czarnych literek...

ANINA WYCZÓŁKOWSKA-SURYNOWA

Gwiazdka sławnego pilota



Właścicielka pensjonatu „Gencjana" jest bardzo zmartwiona.

Na parterze ma zajęte zaledwie dwa pokoje (Nr. 7 i Nr. 2), w oficynie zamówiony jeden ((Nr. 24), a na pierwszem piętrze trzy (16, 18 i 19).

Co będzie?

„Gencjana" ma wesoły, czerwony dach, ośnieżone świerki i oszroniałe bory wokoło, oraz piękny widok na Giewont. Ale co z tego, kiedy stoi na uboczu, daleko od Krupówek, fryzjera i dancingów? Właścicielka pensjonatu dopiero teraz, po niewczasie, rozumie to, że w Zakopanem willa z ładnym widokiem może wcale nie mieć widoków... na przyszłość... Sezon zimowy, na który tak bardzo liczyła kryzysowa kasa pensjonatu, zapowiada się oto w czarnych kolorach. To może zniechęcić właścicielkę tej kasy do życia, a nawet do otworzenia popołudniowej poczty.

Tymczasem ta poczta niesie niespodziewaną wiadomość.

Oto, w pensjonacie „Gencjana" zamawia pokój, na święta Bożego Narodzenia porucznik Prawdzic!

Porucznik Prawdzic! Ten sławny as polskiego lotnictwa! Zwycięzca wielkich przestrzeni pustynnych i oceanicznych!

Ten właśnie Prawdzic, o którym mówi się w całej Polsce, czyta we wszystkich gazetach, którego fotografje widzi się we wszystkich sklepach, którego lot dookoła Azji omawia radjo i wyświetla kino!

Co za radość!

Porucznik Prawdzic, to przecież najlepsza reklama dla pensjonatu Niezawodna reklama!

* * *

Na drugi dzień już całe Zakopane wie, że do pensjonatu „Gencjana" przyjeżdża porucznik Prawdzic na święta Bożego Narodzenia, i na cały styczeń, i na cały luty. Jest przemęczony i chce odpocząć w najpiękniejszej willi Zakopanego, z widokiem na góry i świerkowe zagajniki.

Panna Zula i panna Mela dowiadują się o tej zakopiańskiej sensacji od fryzjera i, momentalnie zamawiają dwa pokoje w pensjonacie „Gencjana".

Pani mecenasowa X. i pani doktorowa Z. z wielką awanturą opuszczają pensjonat „Claridge" i przeprowadzają się też do pensjonatu „Gencjana".

Pani Lola i panna Basia dowiadują się o przyjeździe Prawdzica od górala, który wiezie je do Kościeliskiej i zaraz po drodze wysiadają, aby zamówić te dwa pokoje, sąsiadujące z pokojem sławnego lotnika!

Wycieczka narciarska Klubu Pań P. K. Z. zamawia całą oficynę!

Pani Horst (z ciężkiego przemysłu) z trudem dostaje już pokój na parterze, a pani Wurst, jej przyjaciółka, musi się zadowolnić pokoiczkiem na górze!

Wreszcie, panna Marychna cieszy się, że jej się uda przenocować w hallu, ewentualnie, w łazience pensjonatowej!

Właścicielka pensjonatu „Gencjana" promienieje i podwyższa wszystkim dzienną opłatę o trzy złote!

Donajmuje dwie dziewczyny do obsługi gości. Dozorcy kupuje zieloną czapkę z wyhaftowanym napisem „Gencjana". Sprowadza poza tem z Warszawy starszą siostrę do pomocy.

Ta siostra zapewnia, że przed wojną żaden tenor nie miał takiego powodzenia, jakie ma teraz, po wojnie, sławny lotnik i pisze do córki list, aby przyjechała koniecznie do Zakopanego i kupiła sobie koniecznie twarzowy sweterek!

* * *

Porucznik Prawdzic nadymił wczoraj w przedziale tych papierosisków, co niemiara, i niedopałkami wypełnił wszystkie cztery wagonowe popielniczki. Dzisiaj otworzył okno i wciąga w płuca świeże, ożywcze powietrze, które zapowiada mu ciszę kilku dni wypoczynkowych w tej „Gencjanie", oddalonej o kilometr od Krupówek, ludzi, hałasu, zgiełku, dancingu...

Na horyzoncie góry zazębiają się na tle błękitnego nieba. Pole połyskuje w słońcu lodowemi kryształami. Ożywcze powietrze daje radość płucom, a oszroniałe, pocentkowane czarno brzozy, dają radość oczom.

Kontrola biletów. Jakże szeroko uśmiecha się konduktorska twarz do tej znanej fotografji, przyklejonej na pierwszej stronicy legitymacji oficerskiej.

Boże drogi — jakie niebezpieczeństwo! Już za chwilę cały wagon będzie wiedział, że w tym oto przedziale drugiej klasy jedzie sławny as polskiego lotnictwa. Zaczną się defilady po korytarzu, szepty, natarczywe zaglądana, dyskretne spojrzenia.. Potem wślizgnie się do przedziału jedna i druga postać... Br... popularność jest straszną zmorą.

— Panie konduktorze, czy mógłbym prosić pana o dyskretne przemilczenie, że jadę tym pociągiem?

Ręka przy daszku i postawa służbista. Jak rozkaz — to rozkaz.

Chwała Bogu, cisza zapewniona.

* * *

Dzień jest piękny i słoneczny

Droga biała i kręta wśród ośnieżonych świerków.

Na puszystym śniegu cienie się kładą.

I w koleinach głębokich cienie niebieszczeją.

Jest cicho i jest biało.

Na zielonym parkanie przybito szyldzik i czarnemi literami na tym szyldziku wypisano:

„Pensjonat Gencjana".

Porucznik Prawdzic uśmiecha się do tego szyldziku, który mu zapowiada sielankę zakopiańską.

Tymczasem, wydeptaną drużyną biegnie już pokojówka Marcysia na wyprzódki z pokojówką Walerką. Nasłuchały się obie po różnych pokojach od różnych paniów cudności o tym panu poruczniku i biegną. O la Boga! Jakże biegną! Jakże chwycą za walizę, a jedną, a drugą, a za te narty!... Oczy im

świecą z ciekawości. Onże to jest, on?! Myślały, że ci będzie śmigły, kiej smerecek, z niebieskiemi ocyskami, a on jest grubawy i czarniawy, pod tem czapcyskiem żółtem, co się dwoma gwiazdeckami świci!

Pani właścicielka pensjonatu biegnie bez botów, po tej ścieżce, co ją rano wysypały żółtym piaskiem, i Marcysia, i Walerka. Podziękować pani właścicielka chce za ten zaszczyt, jaki ją spotkał i osobiście wprowadzić chce pana porucznika do pokoju, dlań przeznaczonego.

Z okna na lewo wychyla się twarz. I z okna na prawo też. Trzy swetry barwią się ciekawie, wśród słomą owiniętych, różanych krzaków. Trzy panie mijają porucznika w oszklonej werendzie. Dwie w hallu. Jedna w korytarzu. Ktoś się przechyla przez poręcz schodów, ktoś zagląda przez uchylone drzwi.

Boże! Ileż tu kobiet jest w tym zacisznym pensjonacie!

Porucznik Prawdzic każe sobie podać obiad do pokoju.

* * *

Widziałaś? On przywiózł narty!

To wystarcza, by pani Zula i pani Mela przedefilowały pod oknami porucznika z nartami na ramieniu. Żeby pani doktorowa mówiła po za drzwiami z entuzjazmem o białym sporcie. Żeby wszystkie panie suszyły narty i wycierały je własolem. Żeby przy kolacji mówiono tylko o „kroku pojedyńczym", zjazdach w postawie „kucznej" i „półkucznej" i wchodzeniu „Małgorzatką" lub „zakosami". Żeby pani Horst (ta z ciężkiego przemysłu) ubrała się do kolacji w paryski kostjum i szalik, jakie miała Klara Bow w ostatnim filmie, i aby pani Wurst chwaliła się przez pół godziny pobytem w St. Moritz i znajomością księcia de Bourbon, Rotschilde'a i Citroen'a.

Porucznik Prawdzic czuje się źle, jako współbiesiadnik tych dam. Nie ma talentu na światowca i causeur'a. Prostota charakteru czyni go niezdolnym do obłudy. A szczerość i otwartość może urazić te wszystkie panie. Porucznik Prawdzic więc milczy, słucha ogólnej paplaniny i z trudem odpowiada na zadawane pytania.

Ta pusta sława wśród tych pań, które wcale jego zwycięstwa raid'owego nie rozumieją, jest dla niego poprostu bolesną męką.

Wstaje więc zaraz po kolacji i odchodzi. Panie z narciarskiego klubu P. K. Z. przysyłają mu jeszcze do pokoju podręcznik Ziętkiewicza o „Konserwacji sprzętu" z piętnastu podpisami.

Porucznik Prawdzic patrzy poprzez szybę pokoju na dolinę, wypełnioną aż po szczyty gór, światłem księżyca, i zastanawia się nad tem, jakby tu zwiać i dokądby tu zwiać na jutrzejszą Wilję?

* * *

Rano do pokoju ktoś puka. To Walerka. Przyszła powiedzieć, że z innego jakiegoś pensjonatu przyszła panieneczka i czeka na werendzie.

Porucznik jest wściekły. Pewno chodzi o autograf na kupionej w sklepie fotografji.

Na werendzie, w słonecznym blasku, na tle barwnego kilima, siedzi sobie dziewczynka i czeka. Taka zwykła dziewczynka, z rozchylonemi ustami, przykrótkim noskiem i rozfryzowaną od śniegu czupryną.

— Czem mogę pani służyć?

— Jestem siostrą Jurka Świdzińskiego, pan wie którego?

— Naturalnie, że wiem. Jakbym mógł o nim nie wiedzieć? Nasz najlepszy akrobata lotniczy przed laty pięcioma i nasz nieustraszony pilot frontowy.

— Jurek się bał, że o nim już pan zapomniał, że wogóle wszyscy o nim zapomnieli?

Cisza. Śnieg cicho, wielkiemi płatami wiruje za oknem. Dziewczynka patrzy na ten śnieg i milczy. Tak to wygląda, jakby się bała rozpłakać. Usta jej drżą i bródka się trzęsie i głos jej leciutko wibruje, kiedy znowu mówić zaczyna:

— Jurek bardzo się ucieszył z pana przyjazdu i obiecywał sobie, że pana odwiedzi, panie poruczniku. Ale wczoraj właśnie... znowu mu się pogorszyło. Ma silną gorączkę i puścić go z domu nie mogłam, bojąc się krwotoku.

— Ależ naturalnie. Przyjdę do niego ja. Czy o to pani chodziło? Czy teraz zaraz mógłbym z panią iść?

— Oh, nie... Teraz on bardzo jest wyczerpany. Wolałabym wieczorem. Czy zechciałby pan do nas przyjść wieczorem? Na Wilję? Ale, nie. Przepraszam... Zapewne pan tu będzie miał wspaniałą zabawę, dancing, towarzystwo, wesołość. Przepraszam nawet za tą propozycję. Może więc jutro? Koło czwartej?

— Nie. Jeżeli pani pozwoli, to właśnie dzisiaj chciałbym z nim być na Wilji wspólnej...

— Dziękuję panu, panie poruczniku, bardzo dziękuję. Bo trzeba panu wiedzieć, że doktorzy mówią, że to może być ostatnia już Jureczka Wilja...

— Tak ciężko chory?

— Dawne, wojene zatrucie gazami na francuskim froncie.

— Więc o której?

— O piątej, z pierwszą gwiazdą... I dziękuję bardzo.

— O piątej. I niech pani nie dziękuje. My, lotnicy, koleżeńską pamięć mamy dobrą i koleżeńską przyjaźń zachowujemy wiernie.

* * *

Właścicielka pensjonatu „Gencjana" jest zrozpaczona

I panie w pensjonacie „Gencjana" są zrozpaczone.

Porucznik Prawdzic nie chce jeść z niemi Wilji. Nie chce słuchać radjowych kolend i nie chce z niemi patrzeć na wspaniałą, pensjonatową choinę, oświetloną różnokolorowemi, elektrycznemi lampkami.

Poszedł do chorego kolegi, aby z nim spędzić makabryczny wieczór wigilijny.

Tymczasem, w pokoiku Jurka Świdzińskiego zapalono lampę jedną u sufitu i drugą przy łóżku i zapalono dwa tuziny kolorowych świeczek w jego pokoju, na choince.

Basia Świdzińska urządziła to wszystko przepysznie, z sianem pod obrusem, opłatkami na stole i małym samolocikiem, zawieszonym na szczycie drzewka, zamiast aniołka z rozpostartemi skrzydłami.

Humory mają wszyscy świetne, tembardziej, że Jureczek nie kaszle i nie ma gorączki. Ho... ho . wyleczy się i pokaże jeszcze Staśkowi Prawdzicowi takie „beczki", „korkociągi" i „świece", jak to tylko on umie.



Jakże biegną! Jakże chwycą za walizę...

Siedzi przy nim Stasiek na łóżku i opowiada mu o tym swoim raid'zie i mówi o przyszłym, do którego się szykuje.

Rozmawia z Jurkiem, jak ze zdrowym kolegą i to bardzo dobrze wpływa na samopoczucie Jurka.

Baśka kręci mak w kuchni. Pachną świeczki zapalone i jabłka. Może jeszcze, da Pan Bóg, wszystko dobrze będzie?

Rozmawiają ze sobą i rozumieją się. Obaj mają w sobie ten namiętny popęd do czynu, który pchał ich do zuchwałych raid'ów, do walk frontowych i do narażania życia na niebezpieczeństwa. I teraz każe im robić plany na przyszłość.

W Jurku nagromadziło się już tyle energji przez te dwa lata choroby i taka się w nim nagromadziła pogarda dla ziemi i taka tęsknota za podniebnym szlakiem — że poprostu trudno to wypowiedzieć...

Stasiek go rozumie. Odwaga śmiałka, który marzy o dokonywaniu trudnych wyczynów, w nim gra na tą samą zwycięską nutę, co w tym chorym beznadziejnie koledze.

Więc mu życzy, podczas dzielenia się opłatkiem, powrotu do pracy lotniczej i daje mu nadzieję, że może nawet tak razem wybiorą się na ten olbrzymi przelot?

Baśka dopilnowała, i jest barszcz z uszkami, sandacz z jajkiem i karp na szaro...

Wino krąży w żyłach, świeczki błyszczą i oświetlają skrzyd'a małego, zawieszonego u szczytu drzewka, samolotu..

Stasiek jest, mimo sławy lotniczej, ten sam dawny, prosty, morowy chłop!

— Jurku, daj pyska, bracie!

Porucznik Prawdzic ściska kolegę mocno i serdecznie — tak, jakby ten nie był chory i nie miał laseczników Kocha.

Panna Basia uśmiecha się przez łzy do niego i drżącym głosem śpiewa kolendę najweselszą, najmilszą:

„Przybieżeli do Betleem pasterze..."



Otwarcie V Wyższego Kursu Instruktorów Modelarstwa lotniczego w Panstw. Inst. Rob. Ręczn. w Warszawie. Siedzą: pp. kpt. Woyno, kpt. Antonowicz, mjr. pil. dypl. Haberek, dyr. Przanowski, p. instr. Błaszczyński — kierownik kursu.

Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej
(CZŁONEK F. A. I.)
WARSZAWA, ALEJE UJAZDOWSKIE Nr 32
Adres telegraficzny: *Aeroklub Warszawa*
Telefony: 9-33-77, 9-33-88.

BIULETYN

Nr. 10 (76)
10.XI — 6.XII.1933

Środy klubowe.

Podaje się do wiadomości członków, że t. zw. środy klubowe zostały wznowione.

Zakończenie sezonu.

W dniu 29.XI.1933 odbyło się w lokalu ARP uroczyste zamknięcie sezonu lotniczego, wraz z wręczeniem szeregu nagród pilotom szybowcowym i puharu Aeroklubowi Warszawskiemu.

Terminarz 1934.

Aeroklub R. P. zgłosił do międzynarodowego terminarza sportowego na rok 1934 na dzień 28 sierpnia do 16 września Międzynarodowe Zawody Samolotów Turystycznych i na 23 września Międzynarodowe Zawody Balonowe o puhar Gordon-Bennetta.

Challenge.

Międzynarodowa Konferencja Challenge'owa odbyła się z udziałem Włoch, Niemiec i Czechosłowacji dnia 20.XI.1933 w lokalu ARP. Na konferencji ustalono trasę lotu, terminarz zawodów i nagrody. Prócz państw powyższych w zawodach weźmie udział również Francja, co razem z Polską czyni ostatecznie 5 państw uczestniczących (ostatni termin zgłoszeń jest już zamknięty).

Rekordy międzynarodowe.

KLASA C.

Kategorja I.

(Francja). Rekord szybkości na 100 km . . . . 232,108 km.

Załoga: pani Alek PLUNIAN i Maurice FINAT. Jednopłat: Farman 359. Silnik: Gipsy Major 125 KM. Baza: Villesauvage — La Marmogne. Data: 24 września 1933.

(Francja). Rekord szybkości na 1000 km . . . . 225,705 km.

(Francja). Rekord szybkości na 500 km . . . . 225 949 km.

Załoga: ARNOUX i BRABANT. Samolot: Farman 357. Silnik: Renault 120 KM. Baza: Villesauvage — La Marmogne. Data: 14 października 1933.

Kategorja III.

(Francja). Rekord szybkości na 100 km . . . 212,139 km

Załoga: BAILLY i REGINENSI. Samolot: Farman 239. Silnik: Pobjoy 75 KM. Baza: Villesauvage — La Marmogne. Data: 4 października 1933.

KLASA C bis.

Kategorja II

(Włochy). Rekord wysokości . . . . 8.411 m.

Załoga: Furio NICLOT. Wodnosamolot: ETA-CNA. Silnik: CNA C7 160 KM. Baza: lotnisko Littorio (Rzym). Data: 6 listopada 1933.

KLASA C ter.

(Stany Zjednoczone A. P.). Rekord szybkości na bazie . 289,29 km.

Załoga: Aleksander P. SEVERSKY. Amfibja: Seversky. Silnik: Wright Whirlwind 420 KM. Baza: lotnisko Roosevelt Field (Mineola) — Long Island. Data: 9 października 1933.

Sekretarz Generalny:

(—) B. J. Kwieciński.

Warszawa, dnia 6 grudnia 1933.

LIGA • OBRONY
POWIETRZNEJ • I • PRZECIWGAZOWEJ

BIULETYN

ZARZĄD GŁ. L. O. P. P.

WYDZIAŁ LOTNICZY.

W okresie od 1 lutego do 1 kwietnia 1934 r. Zarząd Główny LOPP. organizuje w Warszawie 7-mio tygodniowy kurs dla kandydatów na Instruktorów Wydziałów lotniczych Komitetów Wojewódzkich LOPP.

Kandydatami na kurs mogą być oficerowie lotnictwa rezerwy, lub w stanie spoczynku, podoficerowie lotnictwa rezerwy, lub w stanie spoczynku z maturą, oraz wszelkie inne osoby, które swą pracą i znajomością w dziedzinie lotniczej przyczyniły się do jej rozwoju.

Podania o przyjęcie na kurs należy składać w Komitetach Wojewódzkich LOPP., lub wprost do Zarządu Głównego LOPP w Warszawie, ul. Wierzbowa 9, w terminie nieprzekraczalnym do dnia 3 stycznia 1934 r., po którym to terminie nadesłane podania nie będą rozpatrywane.

Do podań należy dołączać szczegółowy życiorys i świadectwo moralności.

Koszty pobytu w Warszawie podczas całego okresu trwania kursu, oraz koszty przyjazdu na kurs i odjazdu z kursu pokrywają sami kandydaci.

W wypadkach szczególnych subsydjum może udzielić Komitet Wojewódzki LOPP. względnie Zarząd Główny LOPP.

OTWARCIE KURSU DLA INSTRUKTORÓW MODELARSTWA

W dniu 15 listopada nastąpiło otwarcie V-go Wyższego Kursu Instruktorów Modelarstwa Lotniczego dla nauczycieli robót ręcznych. Kurs został zorganizowany staraniem i kosztem Zarządu Głównego L. O. P. P, przy Państwowym Instytucie Robót Ręcznych w Warszawie.

Na otwarciu byli obecni: p. inż. Przanowski, Dyrektor P. I. R. R, p. mjr. Haberek, członek Zarządu Głównego L. O. P. P., p. Antonowicz, inspektor lotn. L. O. P. P. i pp.: K. Błaszczyński i W. Wojno, instruktorzy modelarstwa.

Wykłady trwać będą do końca roku szkolnego. Po zakończeniu kursu, słuchacze otrzymają odpowiednie świadectwa. Ze względów propagandowych ma to doniosłe znaczenie, gdyż nauczyciele po ukończeniu studjów w P. I. R. R. rozjeżdżają się w rozmaite strony kraju, obejmując stanowiska w szkołach, gdzie będą mogli prowadzić modelarnie i szerzyć propagandę lotnictwa wśród młodzieży.

KOMITET MORSKI W GDYNI.

W dniu 11 listopada b. r., podczas uroczystości 15-lecia odzyskania Niepodległości Państwa Polskiego, odbyło się uroczyste wręczenie 21 osobom odznak honorowych L. O. P. P. w gmachu Banku Gospodarstwa Krajowego w Gdyni. Dekoracji dokonał prezes Komitetu Morskiego, kontr-admirał Józef Unrug, w obecności przedstawicieli władz i wojskowości, który w przemowie swej specjalnie podkreślił zasługi dr. Pikora, wice-prezesa Komitetu Morskiego. Gratulację udekorowanym złożył Komisarz Rządu, p. magister Franciszek Sokół.

Liczne oddziały młodzieży uposażone w maski i drużyny O. P. G. na kilku samochodach wzięły czynny udział w defiladzie w czasie Święta Niepodległości, budząc powszechną uwagę i zaciekawienie.

KOMITETY WOJEWÓDZKIE

KOM. WOJ. L. O. P. P. WE LWOWIE

Wypełniając jeden z punktów programu prac w dziedzinie o. p. l. g. Komitet Wojewódzki L. O. P. P. we Lwowie przeprowadził w dniach od 18.IX. do 8.X. b. r. czwarty z kolei kurs dla instruktorów o. p. l. g. II. kategorji. Kurs obesłany został przez delegatów 12 powiatów województwa.

W ten sposób Komitet Wojewódzki nasycił teren województwa wystarczającą ilością wyszkolonych instruktorów, którzy będą prowadzić prace w dziedzinie o. p. l. g. w swoich powiatach.

Na kursie obecnych było 40 uczestników, z których 37 otrzymało świadectwa instruktorów o. p. l. g. II-ej kategorji.

Uczestnicy kursu otrzymywali przez cały czas trwania kursu całkowite utrzymanie oraz wyżywienie na koszt Komitetu Wojewódzkiego. Kurs odbywał się w budynkach L. O. P. P. w Sygniówce, gdzie kursiści byli zakoszarowani.

Zaznaczyć również wypada, że na wszystkich poprzednich kursach, jak też na ostatnim byli delegaci Komitetu Powiatowego Policji Państwowej. W ten sposób Komitet Wojewódzki wyszkoliwszy instruktorów oplg. dla Policji, umożliwił tej ostatniej prowadzenie planowego szkolenia całego personelu Pol. Państwowej na terenie województwa.

Zakończenie kursu odbyło się uroczyście w obecności przedstawicieli władz państwowych, Komendy Wojew. Policji Państw., Komitetu Wojewódzkiego L. O. P. P. we Lwowie, oraz wykładowców.

KOMITET WOJEWÓDZKI ŚLĄSKI

Komunikat.

Dnia 18.XI. b. r. w godzinach południowych, w remizie tramwajów w Wielkich Hajdukach, odbyła się uroczystość otwarcia Świetlicy tramwajowej i Ośrodka Propagandowego L. O. P. P.

Otwarcia dokonał Prezes Komitetu Wojewódzkiego, p. Wojewoda Dr. Michał Grażyński, w towarzystwie Sekretarza Komitetu p. Stopczyńskiego. W uroczytości wzięli udział przedstawiciele miejscowych władz komunalnych, Zarząd Tramwajów, z p. inż. Nestrypkiem i członkiem Rady Nadzorczej p. Sułkowskim na czele, oraz wolna od pracy załoga i jej rodziny.

Po przemówieniu Dyrektora Tramwajów i pracowników, motorniczego p. Głąba, oraz konduktora p. Pioskowika, p. Wojewoda dokonał otwarcia tej nowej placówki, życząc jej powodzenia i najlepszego rozwoju. W przemówieniu wspomniał p. Wojewoda o rozwoju organizacji L. O. P. P., jej zadaniach i znaczeniu lotnictwa, jakoteż o obronie przeciwlotniczo-gazowej.

Świetlica zajmuje kilka ubikacyj, posiada własną bibljotekę, sprzęt obrony przeciwlotniczo - gazowej, przeźrocza i własnego instruktora I-ej kat. z pośród pracowników do szkolenia tramwajarzy i ich rodzin w obronie przeciwlotniczo-gazowej.

Zaznaczyć tu wypada, że Koło L. O. P. P. tramwajarzy rozwija się nadal pomyślnie pod kierownictwem p. Dyrektora inż. Nestrypke i p. d-ra Kłodnickiego.

KOMITET WOJEWÓDZKI ŚLĄSKI

Dnia 9.XI. odbyło się w sali konferencyjnej w gmachu Śl. Urzędu Wojewódzkiego posiedzenie Zarządu L. O. P. P.

Zebraniu przewodniczył prezes Dyrekcji Okręgowej Kolei, p. Dyrektor Grosser. Sprawozdanie z działalności Komitetu wykazuje dalszy rozwój Ligi pod względem propagandowym, pozyskania nowych członków i funduszy, jako też założenia nowych placówek. Z ważniejszych prac w ostatnich miesiącach wykonano drogę do Radjostacji 1800 mtr., i połączono ulicę Paderewskiego z lotniskiem drogą długości 560 mtr. Uprawiono i zasiano trawą 23 ha. Przygotowano wyprawę szybowcową do Koniakowa i zakupiono sprzęt.

Wybudowano i urządzono Ośrodek Propagandowy przy ul. Marjackiej 3. Prace na lotnisku wykonane przez bezrobotnych, przydzielonych przez Magistrat i Starostwo w Katowicach. Koszt 1 m^3 ziemi przy przewozie 80 mtr. długości, wynosił zł. 1.20. Przeciętnie zatrudniono dziennie 90 robotników.

Poza tem uchwalono zakup terenów pod lotnisko w Bielsku, własnego samolotu na zawody międzynarodowe w roku 1934 i



Wręczenie odznak honor. L. O. P. P. w Gdyni



Ośrodek propagandowy L.O.P.P. w Katowicach

szybowców, oraz urządzenie lądowiska w Harbutowicach i szybowiska w Koniakowie.

Z DZIAŁALNOŚCI ŚLĄSKIEGO KOMITETU WOJEWÓDZKIEGO L. O. P. P.

W dniu 22 XI., o godz. 10-tej rano odbyło się w sali konferencyjnej Województwa pod przewodnictwem Prezesa Komitetu p. Wojewody Dr. Michała Grażyńskiego, zebranie Zarządu Śląskiego Komitetu Wojewódzkiego L. O. P. P.

Na zebraniu omówiono szereg aktualnych spraw, dotyczących prac Komitetu, w szczególności zaś sprawę organizacji nowych placówek L. O. P. P., lustracji podległych Komitetów, zakończenia budowy lotniska katowickiego, sprawy obrony przeciwlotniczo-gazowej, budowy lotniska w Bielsku, Ośrodka Propagandowego L. O. P. P., międzynarodowych Zawodów Lotniczych w roku 1934, oraz ufundowania na te zawody samolotu przez Śląski Komitet Wojewódzki L. O. P. P. Omówiono również szczegółowo sprawy finansowe Komitetu Wojewódzkiego, oraz uchwalono projekt preliminarza budżetowego na rok 1934.

Budżet przewiduje zwiększone dochody ze składek przez pozyskanie nowych członków i nowy zakres prac z dziedziny lotnictwa i obrony przeciwlotniczo-gazowej.

Podkreślić tu należy, że L. O. P. P. mimo kryzysu gospodarczego, wychodzi zwycięsko, zdobywając nowe placówki nowych członków i powiększony zakres prac. Społeczeństwo darzy L. O. P. P. zaufaniem, na co zresztą ta organizacja swoją pracą w pełni zasługuje.

KOMITET WOJEWÓDZKI W STANISŁAWOWIE.

Staraniem Wojewódzkiego Komitetu L. O. P. P. w Stanisławowie, urządzony został kurs 14-dniowy instr. II-ej kat. O. P. G. i O. P. L. w Stanisławowie, t. j. od dnia 18 do 30 września 1933 r.

Na kurs przybyli słuchacze z całego terenu województwa stanisławowskiego w liczbie 50-ciu. Wykłady odbywały się od godz. 8-ej rano do 13-tej i od 16-tej do 19-tej.

Wykładowcami byli pp: prof. Jasiński (kierownik kursu), inż. Stoklasa p. Krawczyk, inż. Kulczycki, kpt. Optołowicz, kpt. Szymański, i T. Wiśniewski.

Komitet Wojew. L. O. P. P. przygotował wygodne pomieszczenia, ku zadowoleniu słuchaczy, w bursie rzemieślniczej i dostarczył podręczników z dziedziny O. P. G., które każdy słuchacz mógł nabyć za minimalną opłatą. Po ukończeniu kursu, Komitet wyjednał zniżki kolejowe 50%. Prof. Jasiński, bardzo lubiany i ceniony za swą gorliwą pracę przez wszystkich, stykających się z nim, wezwał absolwentów kursu do pracy na swych terenach dla L. O. P. P., która ma tak doniosłe znaczenie w chwili obecnej dla społeczeństwa. Wojewódzki Komitet nie szczędził pracy i wydatków, byle przyczynić się do pogłębienia wiedzy słuchaczów z dziedziny O. P. G. Na zakończenie kursu odbył się egzamin, który wykazał, iż czas nauki nie był zmarnowany.

KOMITETY POWIATOWE

POW. KOM. L.O.P.P. W ŻYDACZOWIE.

Dnia 25 października r. b., o godzinie 10-tej, w budynku Starostwa Powiatowego Komitetu L. O. P. P., pod przewodnictwem zastępcy Starosty Wolańskiego, wice-prezesa L. O. P. P., przy obecności członków Komitetu: Dąbrowieckiego burmistrza miasta Żydaczowa, D-ra Polka, pow. lek., Zawadzkiego, kierownika szkoły, mjr. Papiza, ref. wojsk. Tadeusza Duszniaka, prezesa Koła Miejsc. L. O. P. w Radole, Baranowskiego i Kubrychta z Żurawna, oraz ppor. Wyspiańskiego. Po odczytaniu ostatniego protokułu przez mjr. Papiza, sekr. Komitetu Pow., przystąpiono do omówienia spraw finansowych Pow. Kom., oraz poszczególnych kół L. O. P. P., istniejących na terenie pow. żydaczowskiego. Na wniosek zastępcy Starosty Wolańskiego i prezesa Koła Duszniaka, uchwalono, by wszystkie Koła przedłożyły zamknięcie rachunkowe za r. 1933, oraz przedłożyły budżety na r. 1934 w miesiącu grudniu, celem zorjentowania się w zestawieniu budżetu Pow. Kom. na rok 1934. Następnie burmistrz miasta Żydaczowa Dąbrowiecki, jako komendant O. P. L., przedłożył Pow. Kom. do uchwalenia plan drużyn O. P. G. i post. obs. meld. w całym powiecie, jak również prowadzenie kursów w szkołach dla klas 5, 6 i 7, oraz pogadanki dla ludności cywilnej z dziedziny O. P. G. Również bardzo ważną kwestją była sprawa zorganizowania drużyn sanitarno-ratowniczych, którą to sprawę referował Dr. Polek, pow. lek. Pomimo krótkiego istnienia Pow. Kom. L. O. P. P. w Żydaczowie, praca dzięki Staroście Rusińskiemu, jako przewodniczącemu Pow. Kom. z każdym dniem postępuje naprzód. Również w kołach miejscowych zrozumiano cel istnienia L. O. P. P. dla Państwa i społeczeństwa, tak, że pow. żydaczowski w czasie krótkim stanie na równi z innymi powiatami, gdzie praca L. O. P. P. wcześniej była kontynuowana. Do najżywotniejszych Kół w powiecie należą Koła miejscowe z Rozdołu, z Żydaczowa i z Żurawna. *T. D.*



Pow. Komitet L. O. P. P. w Rypinie

L. O. P. P. NA ŚLĄSKU NOWA PLACÓWKA

Ośrodek Propagandy i Składnica przy ul. Marjackiej 3.

Ośrodek zaopatrywać będzie tutejsze instytucje państwowe i samorządowe, przemysł, organizacje społeczne i ludność w sprzęt obrony przeciwlotniczo-gazowej.

Posiada na składzie sprzęt, podręczniki naukowe i propagandowe, materjały modelarskie, czasopisma lotnicze i obro-



Drużyna odkażająca przy pracy na tle zamku Lutsarta. (Łuck)

ny przeciwlotniczo-gazowej, wyłączne przedstawicielstwo Chemicznego Instytutu Badawczego w Warszawie na sprzedaż masek pyłochłonnych, wiatromierzy i dezynfektorów. Ośrodek uzyskał agenturę Polskich Linij Lotniczych „Lot" i sprzedaje bilety na wszystkie linje samolotowe.

Ponadto Ośrodek otrzymał zastępstwo Śląsko-Dąbrowskiego Kolejowego Towarzystwa Eksploatacyjnego w Katowicach dla sprzedaży znaczków miesięcznych, szkolnych i biletów tygodniowo - robotniczych na przejazd tramwajami.

Znaczenie tej nowej placówki dla dzielnicy naszej jest pierwszorzędnej wagi i stanowi dalszy etap rozwoju pożytecznej pracy Śląskiego Komitetu. Ośrodek pod względem urządzenia propagandowego wykonano niezwykle pomysłowo i artystycznie.

Obowiązkiem każdego obywatela, a w szczególności samorządów, przemysłu i organizacyj społecznych, winno być użyczenie pomocy tej placówce.

ŁÓDZKI KOMITET POWIATOWY WYCIECZKA ZGIERSKIEGO KOŁA L. O. P. P. NA LOTNISKO ŁÓDZKIE.

W dniu 22.X odbyła się staraniem Koła miejscowego L. O. P. P. w Zgierzu oraz Komitetu Powiatowego wycieczka na lotnisko łódzkie, w której wzięło udział 60 osób.

Uczestnicy wycieczki mieli możność zapoznać się z budową i typami samolotów i szybowców oraz zwiedzili stację meteorologiczną, a także byli obecni przy ciekawych doświadczeniach meteorologicznych, demonstrowaniu samolotów w locie, oraz interesujących próbach modeli latających.

Wyjaśnień udzielali łaskawie wycieczkowiczom p. kpt. Witakowski, p. Łakomski, kierownik stacji meteorologicznej oraz instruktor szybowcowy p W. Matz, za co uczestnicy wycieczki składają wymienionym panom gorące podziękowanie.

Na specjalne podkreślenie zasługuje również życzliwość Dyrekcji Kolejek Dojazdowych, która udzieliła znacznych zniżek.

W niedzielę, dnia 29, zorganizowało Koło miejscowe L. O. P. P. w Zgierzu wycieczkę na lotnisko uczniów szkół średnich m. Zgierza.

KOMORA GAZOWA W RYPINIE.

Staraniem Zarządu Komitetu Powiatowego LOPP w Rypinie wybudowano na terenie miasta Rypina (woj. Warszawskie), komorę gazową. Budowa trwała 3 miesiące i została ukończona w dniu 5 września 1933 r. Koszty budowy wyniosły zł. 1.708,39. Do zrealizowania tego zamierzenia wydatnie przyczyniło się miejscowe obywatelstwo, a w pierwszym rzędzie pp.: K. Strycharzewski — administrator cukrowni Ostrowite i B. Chełmicki z Kowalk — ofiarowywując potrzebny materjał i pracę kilku wykwalifikowanych murarzy i cieśli. W dniu 13 września dokonano przejęcia komory gazowej od komisji budowlanej w obecności pp.: Prezesa Kom. Pow. LOPP. w Rypinie Starosty W. Staszewskiego; VPrezesów: inż. K. Strycharzewskiego i insp. T. Hagiela; Sekretarza I. Mirewicza; Skarbnika A. Wierzbowskiego; Prezesa O. T. O. i K. R. B. Chełmickiego i innych.

Temu, tak pięknemu czynowi, należy przyklasnąć, a Organizatorom powinszować tak szybkiego osiągnięcia zamierzonego celu i życzyć dalszej owocnej w tej dziedzinie pracy.

KOŁO L. O. P. P. W BOROWICZKACH.

Staraniem Zarządu Koła L. O. P. P. przy cukrowni „Borowiczki", pow. płockiego, odbyły się uroczystości o charakterze propagandowym i jednocześnie dochodowym.

Na program uroczystości złożyły się: pokaz akcji fabrycznej drużyny odkażającej, pod kierownictwem instruktora p. Henryka Lechnio, capstrzyk z udziałem orkiestry, drużyny odkażającej, straży pożarnej fabrycznej i młodzieży szkolnej, nabożeństwo z okolicznościowem kazaniem, akademja lotniczo-gazowa i t. p.

Ponadto urządzono szereg imprez dochodowych, które zasiliły kasę Koła L. O. P. P. sumą około 400 zł. Efektem organizacyjnym było zwiększenie się ilości członków L. O. P. P. miejscowego Koła, które liczy obecnie już ponad 100 członków.

KOŁO LIGI OBRONY POWIETRZNEJ I PRZECIWGAZOWEJ W WYSOKIEM LITEWSKIEM

Koło L. O. P. P. powstało na terenie 7-kl. szk. powsz. w Wysokiem Litewskiem 1.X 1929 r. Członkami Koła Ligi są nauczyciele szkoły i klasy.

Zarząd Koła (przewodniczący, sekretarz, skarbnik, komisja rewizyjna), składa się tylko z uczniów, wybieranych przez walne zgromadzenie uczniów na rok szkolny. Zarząd nie mniej, niż raz na kwartał zwołuje walne zgromadzenie; czyta referaty, daje sprawozdanie z działalności. Jeden z uczniów referuje o lotnictwie polskiem Co miesiąc odbywa się posiedzenie zarządu, poświęcone sprawom bieżącym i kasowym. Zebrane pieniądze idą na miesięcznik, na modele, maski i wydatki kancelaryjne. Pozostałe odsyła się do Komitetu Powiatowego w Brześciu n. B. Za czas istnienia Koła, wysłano do Komitetu 568 zł. 14 gr.

Wszystko to czynią uczniowie. Jedynie nauczyciel, B. Kluka, któremu ten nadzór powierzono, daje uczniom różne wskazówki.

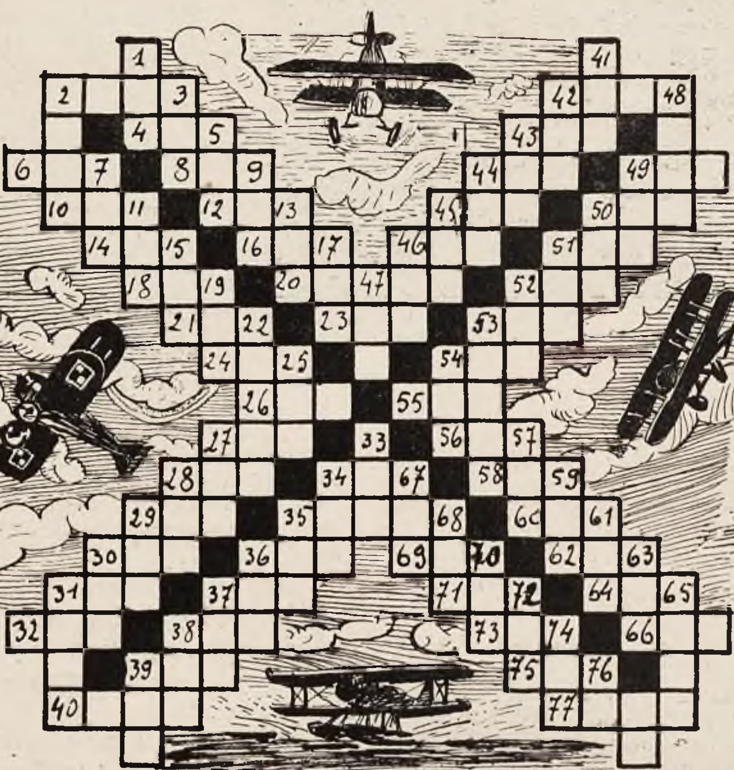




Stanisławow. Kurstr. ilustr. O. P. L. i O. P. G. II kategorji. Lwów.

Rozrywki umysłowe

I. KRZYŻÓWKA.



Znaczenie wyrazów poziomych:

2 Ostrze włóczni; 4 Środek uszczelniający; 6 Ptak domowy; 8 Ojciec chrzestny; 10 Gromada; 12 Siła; 14 Obszar zadrzewiony 16 Środek przeciw owadom; 18 Skrót formacji wojskowej; 20 Roślina pnąca; 21 Rzeka w Afryce; 23 Rodzina; 24 Wejście pod pokład na okręcie; 26 Tył; 27 Agencja telegr. (skrót); 28 Ilość; 29 Główny maszt na żaglowcu; 30 Półton 31 Polski bokser; 32 Zabawka; 34 Wnęka, wykop ziemny; 35 Rodzaj makaty; 36 Odpadki drewniane lub metalowe; 37 Stwórca; 38 Eden; 39 Część ubioru wojsk.; 40 Rodzaj natrysku; 42 Motłoch, zbiegowisko; 43 Wąż egzotyczny; 44 Część budowli; 45 Rodzaj łodzi; 46 Lekarstwo; 49 Zabawa; 50 Naród; 51 Kalectwo, 52 Nazwa miesiąca; 53 Zwierzę pociągowe; 54 Zwierzę ssące, przeżuwające; 55 Szkic; 56 Wydzielina; 58 Pali, nieci; 60 Cygańskie imię żeńskie; 62 Sztuka w. j. m.; 64 Zjawisko nadprzyrodzone; 66 Stopień podoficera w marynarce; 69 Część doby; 71 Sieć; 73 Wydzielina; 75 Polski przydomek rodowy; 77 Znak muzyczny.

Znaczenie wyrazów pionowych:

1 Część portu; 2 Hałas, harmider; 3 Mimowolny grymas; 5 Kościół katedralny; 7 Choroba gruczołów tarczykowych; 9 Owad; 11 Trucizna; 13 Narzędzie rolnicze; 15 Rzeka w Polsce; 17 Jarzyna; 19 Część okrętu; 22 Koń idący luzem; 25 Rodzaj ożaglenia; 27 Kolor w kartach; 28 Przeznaczenie; 29 Mieszkaniec półn. Europy; 30 Angielska miara długości; 31 Zabawa, bal; 33 Odmiana księżyca; 34 Produkt palenia; 35 Rasa psa; 36 Tłuszcz zwierzęcy; 37 Instrument muzyczny; 38 Uderzenie; 39 Zwierzęta domowe; 41 Niedobra; 52 Kierunek; 43 Rodzaj obuwia; 44 Zagięty gwóźdź; 45 Tytuł turecki; 46 Woda zamarznięta; 47 Zwierzę domowe; 48 Czyn zbrodniczy; 49 Węzeł, zgrubienie; 50 Zesypisko, wir; 51 Poeta, przyjaciel A. Mickiewicza; 52 Urzędnik adm. cyw. franc.; 53 Część paleniska; 54 Zad; 57 Rodzaj głosu; 59 Imię żeńskie zdrob.; 61 Łuk w j. ob.; 63 Ryba; 65 Oznaczenie czasu; 67 Pole ze zbożem; 68 Część twarzy; 70 Zwierzę domowe; 72 Ptak śpiewający; 74 Taniec; 76 „Pod" w jęz. martwym.

III. SZARADA.

Miałbym dla Was najlepsze *pierwsze drugie trzecie*
lecz *drugie szóste* życzyć, nie wiem, bo w świecie
jeden chciałby mieć *pierwsze z siódmym* na indosie
ten tysiąc *w drugim ósmym*, tamten rybkę w sosie.
W ciągłej walce *„wspak szóste siódme trzecie"* — Mili
gdy bieda *piąte drugie*, niema ani chwili
wytchnienia, więc gdy koniec *siódmego ósmego*,
cieszymy się nadzieją, że i koniec złego.
Że Nowy Rok przyniesie jakieś piękne zmiany,
że każdy będzie wesół, syty i odziany...
— Słuchajcie, co Wam stary szaradzista powie —
Wszystko furda na świecie, ale grunt to zdrowie!
Więc chociaż może słowa nie są okazałe
ale z całego serca przesyłam Wam *całe.*

IV. ZADANIE MATEMATYCZNE.

Wspomnienia zawianego.

Gdy po uroczystym bankiecie żona zapytała jednego z uczestników ile wypito w czasie tej uroczystości, biedaczek nie mógł sobie przypomnieć. Pamiętał tylko, że ustawiono butelki z winem dookoła stołu i oznaczono kolejnemi numerami. Kelner odkorkował każdą dziesiątą butelkę, rachował i znowu wybierał dziesiątą. Jak przez mgłę przypomniał sobie, że wypita osiemnasta butelka miała numer 25, szesnasta — 24, a siedemnasta — 7. O innych trunkach zachował bardziej mgliste wspomnienie. Ile wypito butelek wina w czasie bankietu?

Za trafne rozwiązanie jednego z zadań Redakcja przeznacza do rozlosowania kilka cennych nagród książkowych.

Rozwiązania należy nadsyłać pod adresem Redakcji (dział rozryw. umysł.) do dnia 10-go stycznia 1934 r.

Trafne rozwiązanie zadań z N-ru 10 „Lotu Polskiego" nadesłali:

P. T. S. Barczyńska — Olkusz — 3; St. Bonicki — Poznań — 1, 2, 3; J. Borkowski — Warszawa — 3; E. Dembska— Belęcin — 1, 2, 5; A. Górna — Biała—3; J. Gajewski — Warszawa — 1, 2, 3, 5; Irena Kakit — Warszawa — 1, 2, 5; M. Kolaniecki — 3; Z. Lebecki — Wilno — 3; S. Podkowiński — Końskie — 3; J. Robaczewski — Szpanów — 3; C. Szachnitowski — Grudziądz — 1, 3; S. Sitkowski — Warszawa — 3; Franciszek Staszak — Będzin — 1, 2; H. Staszakowa — 1, 2; S. Szewczyk — 3; B. Szewiński — Chełmno — 1, 2; M. Szynkiewicz — Piotrków — 3; S. Tołowiński — Warszawa — 1, 2, 5; J. Twaróg — Ruda Pabjanicka — 3; H. Ząbkowska — Brześć — 3; S. Zembrzuski — 3.

Nagrodę wylosowali.

Nagr. I — Juljusz Gajewski — Warszawa 21, Krasińskiego 10 m. 23.

Nagr. II — Irena Kakit — Warszawa-Grochów, Zamieniecka 27 m. 2.

Nagr. III — Antonina Górna — Biała Woj. Krakowskie, Szkoła Powszechna im. Królowej Jadwigi.

REDAKTOR ODPOWIEDZIALNY: *J. Baykowski.* WYDAWCA: Zarząd Główny L. O. P. P.
Telefon Red. i Adm. Centrala L. O. P. P. 5-62-20.
Druk. Mazowiecka, Szpitalna 1, tel. 649-04

Do

P. T. Prenumeratorów „LOTU POLSKIEGO"

Zawiadamiamy Szanownych naszych Prenumeratorów, że „Lot Polski", jako miesięcznik, przestaje wychodzić z końcem bież. roku, a przekształca się w **popularny dwutygodnik** pod nazwą:

„LOT
I OBRONA PRZECIWLOTNICZO-GAZOWA
POLSKI"

Cena dwutygodnika zostaje znacznie obniżona, bo wynosi w prenumeracie:

1. rocznej (za 26 numerów) zł. 10.—
2. półrocznej (za 13 numerów) zł. 5.—
3. kwartalnej (za 6—7 numerów) zł. 2.50
4. cena pojedyńczego numeru wynosić będzie:

!! 50 groszy !!

„Lot i obrona przeciwlotniczo-gazowa Polski" będzie wychodził z druku co dwa tygodnie. Pierwszy okazowy numer ukaże się w sprzedaży przypuszczalnie już w końcu grudnia b. r.

Szata nowego „Lotu i obrony przeciwlotniczo-gazowej Polski" będzie bardzo ozdobna. Dwutygodnik drukowany będzie wielobarwnie, z licznemi ilustracjami i fotografjami.

Treścią swoją „Lot i obrona przeciwlotniczo-gazowa Polski" obejmie jaknajszersze dziedziny życia lotniczego i obrony przeciwlotniczo-gazowej.

Zwracamy uwagę P. T. Prenumeratorów dotychczasowych na zmianę (rozszerzenie) tytułu naszego pisma, które od Nowego Roku 1934 będą otrzymywali pod nażwą

„LOT
I OBRONA PRZECIWLOTNICZO - GAZOWA
POLSKI"

Prosimy o łaskawe odnowienie prenumeraty na rok 1934!

ADMINISTRACJA „LOTU POLSKIEGO"



Z DNIEM 1 STYCZNIA 1934
PISMO NASZE WYCHODZIĆ BĘDZIE
JAKO
DWUTYGODNIK ILUSTROWANY
P. T.

LOT

I OBRONA PRZECIWLOTNICZO-GAZOWA

POLSKI

NA NADER UROZMAICONĄ TREŚĆ DWUTYGODNIKA SKŁADAĆ SIĘ BĘDĄ POPULARNE ARTYKUŁY I REPORTAŻE Z NASTĘPUJĄCYCH DZIEDZIN:

- LOTNICTWO TURYSTYCZNE-KOMUNIKACYJNE, WOJSKOWE
- SZYBOWNICTWO
- MODELARSTWO
- BALONY
- O. P. L. i O. P. GAZ.
- AKTUALNOŚCI
- DZIAŁ LITERACKI
- RECENZJE i NOTATKI BIBLJOGRAFICZNE
- KORESPONDENCJA KRAJOWA i ZAGRANICZNA
- DODATEK DLA MŁODZIEŻY
- ROZRYWKI UMYSŁOWE

LICZNE ILUSTRACJE I ZDJĘCIA FOTOGRAFICZNE AKTUALNYCH WYDARZEŃ ZE WSZYSTKICH WYMIENIONYCH DZIEDZIN.

„Lot i op. l. g Polski" można nabywać także w kjoskach T-wa „Ruch" oraz we szystkich innych punktach sprzedaży gazet.

CENA NUMERU 50 GROSZY